ANNO III N. 8 RIVISTA MENSILE AGOSTO 1919

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

CEROTTO
BERTELLI
(ARNIKOS)
guarisce subito i
DOLORI
DI RENI
DI PETTO
AL DORSO
INTERCOSTALI
LOMBARI
ANCHE DA
GRAVIDANZA
Dentifrici
Bertelli
PASTE
POLVERI
CREME
ELISIR
ricercatissimi

Profumi
Bertelli
bella e geniale
affermazione
dell' industria
nazionale
Cold Cream Niveus
Bertelli
COLD CREAM
NIVEUS
digrassa, rassoda, imbianca
la pelle, ridonandole
elasticità e freschezza

Il Freno

BOWDEN TOURISTE

è

e sarà sempre

il più efficace
il più pratico
il più robusto
il più semplice

e quindi ***insuperabile !***

PRONTO IN OGNI TIPO

Chiedere il nuovo Listino 1919 dei

**FRENI BOWDEN - TOURISTE - C.G.F.
TROPHÉE - LE GONE - MANUBRI
ED ACCESSORI**

al **Comptoir Général des Freins de Cycles Ltd**

MILANO - Via Manzoni, 19 - Telefono 12-286

PNEUMATICI

PER AUTO - MOTO - VELO - AERO

GOMME PIENE

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER - Roma

Fabbrica - Viale Manzoni, 28 - Telef. 68-78
Sede Amministrativa - Via Po, 12 - " 71-56

Telegrammi: "PILA"

PILE

A SECCO E A LIQUIDO

PER QUALUNQUE APPLICAZIONE

....

FORNITORI DELLO STATO E DELLE PIÙ IMPORTANTI SOCIETÀ ELETTRICHE

....

FABBRICA PIÙ VOLTE PREMIATA

Gratis Listini a richiesta

Batterie per Lampadine tascabili - Lanterne ed applicazioni diverse

TIPI NORMALI

STELLA	mm. 80 x 35 x 90	Volt	3,0
LUNA	" 80 x 35 x 100	"	4,5
DRAGO	" 62 x 21 x 64	"	4,5
LIBIA	" 62 x 21 x 64	"	3,0
LIBIETTA	" 42 x 21 x 64	"	3,0
DRAGHETTO	" 48 x 16 x 56	"	4,5
DRAGHETTINO	" 34 x 16 x 56	"	3,0

Rob

è il MIGLIORE LUCIDO per CALZATURE

DI PRODUZIONE NAZIONALE

ed il VERO CONSERVATORE DEL CUOIO

.. A. SUTTER - GENOVA ..

Il miglior Olio per automobili

Attilio Salvadè - Genova

Copertoni Impermeabili
Tende da Campo
IMPERMEABILI
PER UOMO E SIGNORA
ETTORE MORETTI
MILANO
ETTORE MORETTI MILANO
ETTORE MORETTI MILANO
ETTORE MORETTI MILANO
MILANO
FORO BONAPARTE, 12
TELEFONO N. 62-11

Anno III. SOMMARIO del Fascicolo di Agosto 1919. Num. 8.

Redattore: Cav. Dott. Attilio Gerelli - Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO III - N. 8. TOURING CLUB ITALIANO AGOSTO 1919.

L'abbonamento ai 12 numeri del 1919 è di L. **7,25** (per l'estero L. **10,30**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

IL MONTE AMIATA
E LE SUE MINIERE DI MERCURIO

È ancora assai diffuso il pregiudizio secondo il quale la non grande ricchezza mineraria dell'Italia sarebbe più che altro da attribuirsi alla sua gioventù, cioè all'età relativamente recente di gran parte dei terreni che ne costituiscono l'ossatura, ed al tempo, pure non molto remoto, dei ripiegamenti e dei sollevamenti che la fecero emergere e che, nelle grandi linee, diedero al suo rilievo l'attuale fisionomia. Tale concezione è parallela all'altra per la quale i tesori del sottosuolo sarebbero tanto più abbondanti quanto più si penetra in profondità, ovvero si passa dai terreni superficiali e più recenti a quelli più antichi e che, nella loro struttura ed in altri caratteri, mostrano di aver costituito strati relativamente interni della crosta terrestre.

A far dubitare della bontà di questa idea potrebbe bastare la considerazione che due delle più notevoli zone minerarie d'Italia, cioè quella Siciliana e quella Toscana, non corrispondono, nel loro complesso, a formazioni geologicamente molto vecchie, ovvero di assai antico ripiegamento; ma una ulteriore ed evidente prova della erroneità della veduta stessa troverebbe chi considerasse le miniere di mercurio della zona che, di solito, si designa col nome dell'Amiata, anche se tutte non appartengono veramente a questo rilievo, nemmeno alle sue falde estreme. Ma la denominazione è giustificata, più che da ragioni topografiche, da una serie di circostanze le quali inducono a ritenere che i depositi minerarî sieno connessi con l'origine della montagna.

L'Amiata è infatti un vulcano. Lo può sospettare già chi ne considera l'isolamento e la forma complessiva quale appare da lungi, per esempio dal finestrino del treno a mezza via fra Firenze e Roma, ovvero da Siena e

VEDUTA DELLO STABILIMENTO DEL SIELE.

da altre località di quella provincia, ma lo constata sicuramente chi ne raggiunge i piedi e ne osservi il suolo, costituito da una roccia evidentemente eruttiva, la quale però differisce dalle lave dell'Etna e del Vesuvio, per il colore più chiaro e per la più grossolana cristallizzazione degli elementi. Sul posto la roccia vien detta «peperino», i geologi la considerano invece una varietà di trachite. Essa forma per intero la parte più elevata della montagna, fino alla cima suprema, che raggiunge i 1732 m. Valore questo che ci rammenta come l'Amiata sia il vulcano più elevato dell'Italia peninsulare e dell'Italia tutta quanta qualora si escluda l'Etna. Vulcano però singolare per la mancanza di un cratere e di qualunque traccia di bocche eruttive, mentrechè esso non è spento da tempo molto più lungo di altri vulcani italiani, ad esempio di quelli, non lontani, di Bolsena, di Vico e di Bracciano, le cui cavità crateriche hanno così grande sviluppo da poter dar ricetto nel loro fondo ad alcuni fra i maggiori laghi del nostro paese.

Nè è probabile che nell'Amiata veri crateri sieno mai esistiti, perchè i fenomeni eruttivi che diedero vita al vulcano sono, geologicamente parlando, troppo recenti per supporre che le azioni demolitrici dell'atmosfera abbiano potuto, se vi fossero stati, obliterarli. Il vulcano è d'altronde singolare fra tutti gli italiani, perchè costituito per intero di lava, mancando in esso quasi assolutamente rocce formate da massi, bombe, lapilli, sabbie, ceneri e da altri materiali lanciati in aria in quelle esplosioni le quali rappresentano la più spettacolosa ed una delle principali caratteristiche della maggior parte degli apparati eruttivi ed alle quali è sostanzialmente dovuta la formazione dei crateri veri e proprî. Le lave dell'Amiata probabilmente traboccarono, forse a più riprese, ma certo con grande tranquillità, ai lati di una fessura di cui anche oggi è riconoscibile l'andamento, perchè alle sue due labbra corrispondono le cime più elevate, che, più o meno chiaramente sdoppiate si susseguono, degradando, da est-nord-est ad ovest-sud-ovest; in modo che a chi osserva il monte da non grande distanza esso appare, non più come un cono isolato, ma come un insieme di rilievi aggruppati ed allineati.

Il vulcano amiatino non rappresenta, nella regione, una manifestazione isolata, poichè le è relativamente vicina, verso oriente, la rupe di Radicofani (m. 896), la quale è una piccola massa eruttiva isolata; non molto lontano verso mezzogiorno è il vulcanetto di

TORRENTE SIELE ED OFFICINA METALLURGICA DELLE MINIERE.

Sovana, che si riattacca al maggiore apparato vulsinio, il primo dei grandi edifici craterici del Lazio. Inoltre tutta la zona montuosa che comprende, oltre all'Amiata, i monti della così detta Catena Metallifera, presenta una serie di manifestazioni, che se non si possono dire di vero vulcanismo, ne rappresentano tuttavia una esplicazione secondaria, o postuma, che dir si voglia. Dai soffioni del Volterrano, che dànno all'Italia il primato mondiale nella produzione del borace ed il cui stesso calore fu di recente utilizzato industrialmente, si passa a sorgenti termali, a stufe e fumarole, ad emanazioni di acido carbonico ed a putizze, cioè ad emissioni di idrogeno solforato.

GALLERIA DI CARRIAGGIO (MINIERA DEL SIELE).

Particolarmente queste ultime emanazioni di gas sono frequenti nell'area circostante all'Amiata, dove stanno ad indicare che, se è spenta ogni attività più propriamente vulcanica, sono tuttavia sempre aperte vie di comunicazione con regioni del sottosuolo relativamente profonde.

* * *

Le vie stesse ed altre, che le acque seguono tuttora, ovvero seguirono in passato, sembrano sieno quelle medesime per le quali si fecero strada le soluzioni mineralizzate da cui dipende la principale ricchezza della regione. La mineralizzazione più importante è quella del mercurio, il quale, come avviene anche altrove, si presenta quasi soltanto sotto forma di solfuro rosso, cioè di cinabro. Rarissime volte fu osservato il liquido metallo in minime gocciolette.

Impregnazioni di cinabro si sono riscontrate in più punti nelle stesse rocce eruttive dell'Amiata, ma con maggiore estensione e ricchezza nelle rocce non vulcaniche che formano l'imbasamento della montagna o che costituiscono i rilievi adiacenti, verso oriente e verso mezzogiorno. Le soluzioni metallifere delle quali è incerta la precisa natura, trovarono particolarmente agevole l'ascensione lungo le fessure delle rocce calcaree, e lungo le stesse, nonchè al contatto con i terreni argillosi che circondano quelli calcarei, depositarono di preferenza il minerale. Si diffusero talora anche in rocce arenacee, nelle quali lasciarono pure depositi, ma più poveri e dispersi. Nella abbondanza minore o maggiore di essi influirono, non solo la natura e struttura della roccia e la vicinanza a sistemi di meati permettenti alle soluzioni di salire da profondità, ma altresì particolari condizioni di temperatura ovvero di pressione ovvero anche di miscela con le acque superficiali, onde ne derivò che i depositi più notevoli avvenissero, se non in immediata prossimità del suolo esterno, non molto lontano da questo. Perciò la ricchezza loro non cresce col maggior penetrare entro le viscere della Terra, ma, al contrario, sembra esaurirsi a non grande profondità. Così nell'unico caso di un giacimento di cinabro il quale potè essere seguito e sfruttato fino alle più interne sue radici, in quello del Siele, oramai quasi esaurito, i lavori si arrestarono a poco più di 200 m. dal livello esterno del suolo. La relativa superficialità è del resto comune a quasi tutti i giacimenti di cinabro del mondo. Essa costituisce naturalmente un vantaggio in quanto, in base ai non rari affioramenti superficiali, torna facile rintracciare i depositi del sottosuolo e sfruttarli, ma nello stesso tempo è di danno perchè ne rende anche relativamente sollecito l'esaurimento. Per quanto si voglia sperare che le miniere del Monte Amiata possano ancora per secoli dar lavoro a centinaia di operai e portare non indifferente profitto alle popolazioni dei luoghi ed all'intera nazione, tuttavia ciò non appare sicuro, ovvero, se mai, appare più probabile che possa avvenire grazie all'estensione dell'area mineraliz-

LE SUCCESSIVE OPERAZIONI PER L'ESTRAZIONE DEL VETRIOLO A SELVENA ALLA FINE DEL SECOLO XVI.

zata più che grazie alla profondità, più mercè la scoperta e messa in valore di sempre nuovi giacimenti che per la gran massa di quelli oggi lavorati. Anche altrove in Italia (Veneto) giacimenti di mercurio diedero luogo a lavorazioni intense ma brevi. Idria, come Almaden in Ispagna, rappresenta, sotto questo riguardo un esempio eccezionale, per la continuità della sua produzione, che ormai dura da più di quattro secoli.

L'area cinabrifera dell'Amiata si stende a mezzogiorno della montagna, specialmente nella valle della Fiora ed in quella dell'Albegna, in modo da comprendere una zona, che si distende, in direzione quasi perpendicolare a quella dell'Appennino, per oltre 40 km. È parte nella provincia di Grosseto, parte in quella di Siena e la sua superficie supera i 400 kmq. Entro di essa numerosissimi sono i luoghi nei quali furono trovate tracce superficiali di cinabro, ovvero vennero eseguiti lavori di scavo e ricerche; ma, qui, come ovunque, i giacimenti industrialmente utili sono solamente quelli di carattere eccezionale, cioè che corrispondono a concentrazioni cinabrifere insolitamente ricche ed estese. Siffatti depositi eccezionali finora rintracciati e più o meno completamente utilizzati sono ben pochi. Due di essi, quello del Siele e quello del Cornacchino, dopo aver dato vita per alcuni lustri alle più attive miniere della regione, sono oggi esauriti o quasi. Ma a non grande distanza dai luoghi ove sono i giacimenti stessi e presso i quali sorsero gli impianti per la trattazione del minerale, furono trovati nuovi depositi, come quelli delle Solforate e del Morone, che sostituirono i vecchi, mantenendo in vita miniere che, assieme, dànno circa un quarto della produzione del distretto amiatino.

Particolarmente importante, per l'ampiezza dei lavori, per le lotte combattute e vinte contro l'idrogeno solforato che invade le gallerie, nonchè per la modernità degli impianti è la miniera che conserva il vecchio nome del Siele. Gli stabilimenti dove è la direzione, ove si tratta il minerale e sorgono varie officine, sono in una valletta solitaria — lungi ormai dal luogo ove si estrae il più del minerale —, per il cui trasporto si scavò ed adattò una galleria lunga quasi due km., ancora più lungi però dai villaggi dai quali si reca giornalmente la maggior parte degli operai. La miniera non ha quindi fatto sorgere un centro abitato.

Lo stesso fatto si ripete per il Cornacchino, laddove le più recenti lavorazioni minerarie del Morone e della regione adiacente trovano riscontro in una località, la quale, esempio unico nella regione dell'Amiata, sembra proprio di origine mineraria.

È questa Selvena, borgata di un migliaio di abitanti, che appare ben piccola (specialmente se si pone a confronto con Idria, una fra le città minerarie più tipiche d'Europa), ma

UNO DEI PICCONI DI PIETRA CHE SERVIVANO ANTICHISSIMAMENTE ALLE ESCAVAZIONI MINERARIE DEL MONTE AMIATA (CORNACCHINO).

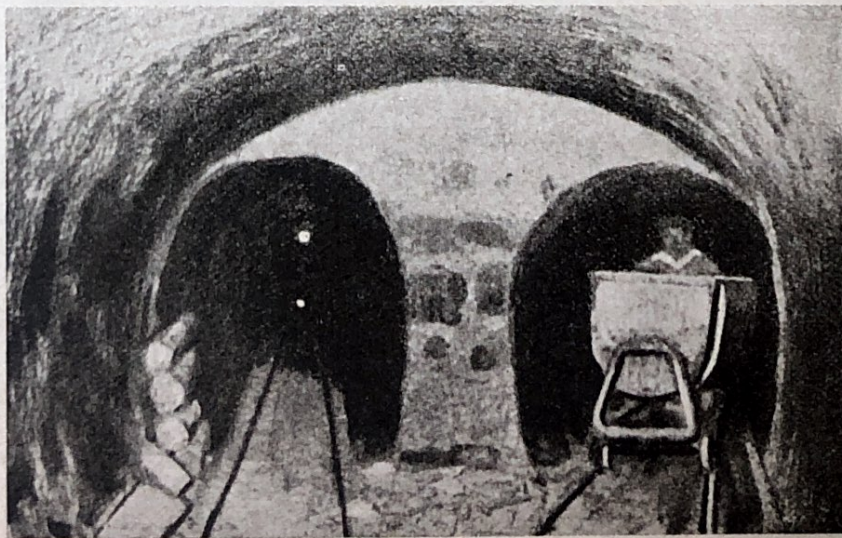
che ebbe per secoli rinomanza, in particolare nel medio evo, quando il mercurio si conosceva in Toscana senz'altro colla denominazione di minerale di Selvena. In questa località tuttavia in passato, oltre che mercurio, si estrasse pure antimonio, zolfo ed altresì vetriolo; anzi nei secoli XVI e XVII quasi esclusivamente quest'ultimo. Michele Mercati, il quale visitò Selvena alla fine del '500, pur ricordando la grande quantità di metalli di cui era particolarmente ricca la regione, nella celebre sua *Metallotheca Vaticana* descrive ed illustra solo i processi per l'estrazione del solfato di ferro. Ma al principio del secolo XIX era abbandonata ogni attività mineraria a Selvena, come probabilmente anche altrove nella zona dell'Amiata.

Poichè non è a credere che ogni scavo minerario nei secoli trascorsi sia stato limitato ai dintorni di Selvena. Ovunque nella regione dell'Amiata si trovano tracce di scavi vecchi od antichi; molti di quelli degli ultimi decenni rappresentano infatti, più che nuovi lavori, una ripresa e prosecuzione di lavori abbandonati. Questi risalgono poi talora a pochi secoli addietro, tal'altra forse a due o tre millenni. Alcuni rozzi strumenti di pietra incontrati in gallerie ci fanno infatti pensare ad epoche molto remote; per quanto non sia da escludere, che ancora al tempo degli Etruschi — i quali usavano il cinabro quale materia colorante, come è attestato da vasi ed urne con esso dipinte — vi potessero essere nelle aree montuose e più appartate del paese popolazioni che usavano picconi di pietra per gli scavi minerari.

Comunque sia, gran parte delle lavorazioni antiche, medievali e moderne dovevano essere arrestate da una difficoltà comune alla maggior parte delle miniere amiatine, cioè dalle emanazioni di idrogeno solforato, gas irrespirabile e che per il suo peso non è agevole allontanare. Solo una larga applicazione dei ventilatori elettrici potè superare questa difficoltà, che si presenta grave specialmente nelle non poche miniere che sono in vicinanza a putizze.

Altra difficoltà che s'incontra nello scavo delle miniere dell'Amiata consiste nella frequente necessità di oltrepassare zone argillose e di terreno smosso, dove, a causa dell'acqua che imbeve il suolo, le gallerie tendono continuamente a franare; nè sempre a sostenere le vòlte bastano robuste armature in legname, quali si usano generalmente nella regione: talora, come nella miniera dell'Abbadia, si dovettero costruire rivestimenti in pietra meglio adatti a resistere a forti pressioni.

* * *

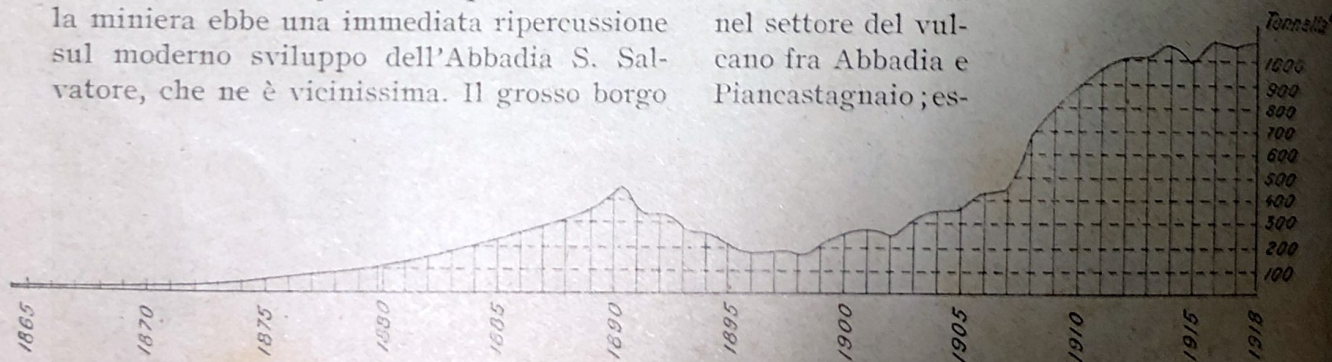
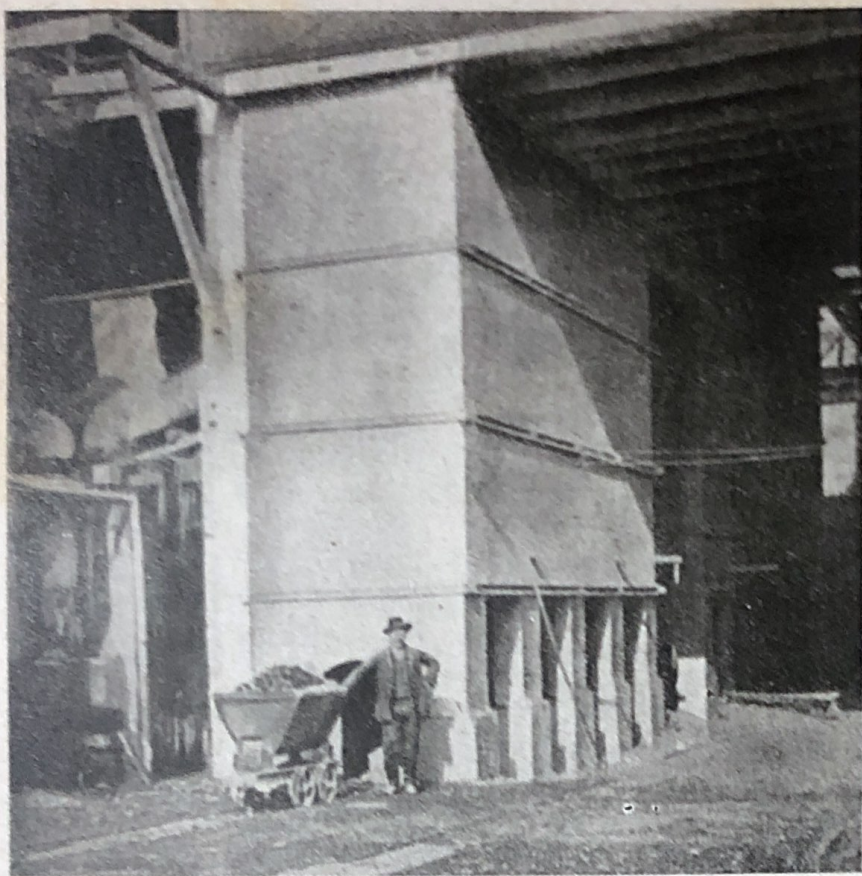
Quella dell'Abbadia S. Salvatore, oggi la miniera di gran lunga più produttiva della zona del Monte Amiata, dalla quale provengono quasi i tre quarti del minerale estratto, ha una storia più breve di quasi tutte le altre. Il giacimento principale non era là facilmente raggiungibile, per il fatto che si trovava, oltre che riparato da una zona franosa esterna, nascosto pure dal mantello di roccia eruttiva. La scoperta sua costituì quasi

GALLERIE RIVESTITE IN MURATURA (MINIERE DELL'ABBAZIA).

una sorpresa e venne fatta seguendo le tracce di un deposito di trasporto superficiale, che portò appunto, nell'anno 1901, al riconoscimento della massa mineralizzata profonda. Questa è certo la maggiore fra quelle finora esplorate nella regione, sebbene per il tenore medio del minerale (qui inferiore all'1 per cento) altri giacimenti (Solforate, Morone) ne sieno superiori.

Dovè passare però qualche anno perchè la produzione dell'Abbadia cominciasse a divenire preponderante e facesse raggiungere al complesso delle miniere dell'Amiata l'odierna posizione veramente eminente, quale risulta dal fatto che da esse proviene un quarto del mercurio annualmente posto sul mercato mondiale. Il diagramma annesso fa vedere nel complesso lo sviluppo della produzione amiatina e quanto piccola essa fosse anteriormente al 1880. In quell'anno le tre miniere in lavorazione davano poco più di 100 tonn. di mercurio, le quali rappresentavano ancora una frazione insignificante della produzione mondiale; che già allora cominciava a toccare le 4000 tonnellate. Nel 1890 le miniere erano sei e la produzione fu quasi di 450 tonn., per discendere nel 1898 a 173. Dopo d'allora si ebbe però un quasi continuo incremento, a determinare il quale, più che l'aumentare del numero delle miniere attive (che però nel 1909 era salito a 10, per ridursi poi ad 8), si deve appunto allo sviluppo di quella dell'Abbadia, che stava per divenire la massima. A questo fu in gran parte dovuto il rapido salire della produzione fra il 1907 ed il 1910, quando essa risultò più che raddoppiata (da 434 tonn. salì a 893). Il moto ascendente poi continuò, sebbene più lento, fino alla vigilia della guerra, durante la quale si potè solo mantenere la produzione al livello già raggiunto.

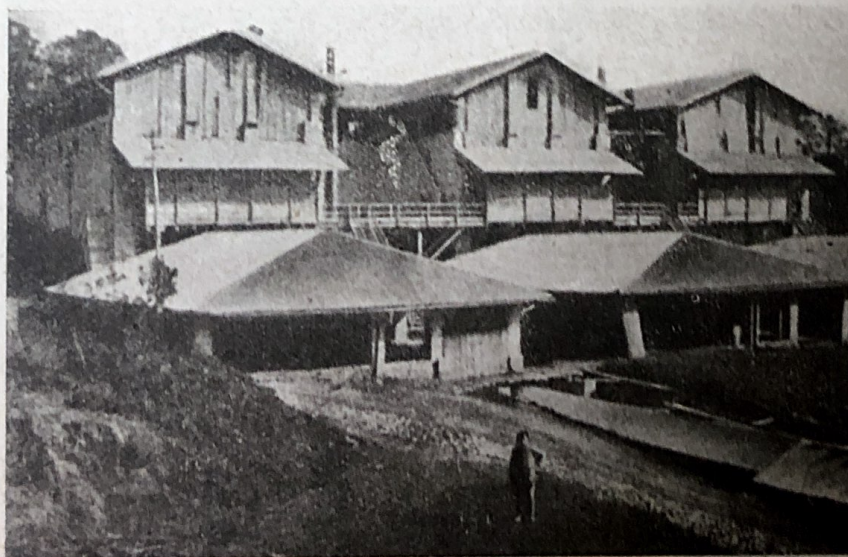
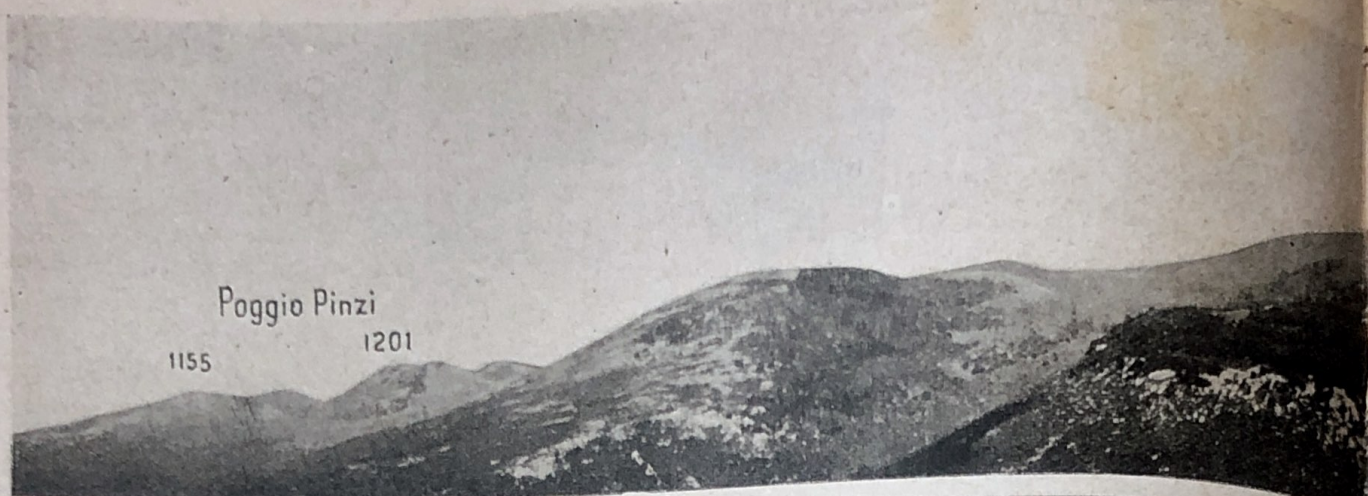
L'importanza acquistata in pochi anni dalla miniera ebbe una immediata ripercussione sul moderno sviluppo dell'Abbadia S. Salvatore, che ne è vicinissima. Il grosso borgo è venuto assumendo il carattere di vero centro operaio, pur conservando, nella sua parte vecchia, il carattere di tutte le altre grosse terre dell'Amiata, ristrette entro le vecchie cinte di mura e con vie e case di aspetto medievale. Sono centri nei quali la popolazione, rapidamente aumentata nell'ultimo secolo, trovò nella nuova industria, almeno parzialmente, una base di sussistenza. Così fu ridotto il numero di coloro che erano costretti ad abbandonare il suolo nativo per le lontane Americhe; dacchè non bastavano ormai più al suo sostentamento gli estesi castagneti, che pure dànno per alcuni mesi il principale nutrimento alla popolazione, nè i seminati della zona circostante e superiore ai villaggi, nè i vigneti della zona più bassa, nè il lavoro portato d'inverno nelle macchie e nelle tenute della Maremma.

* * *

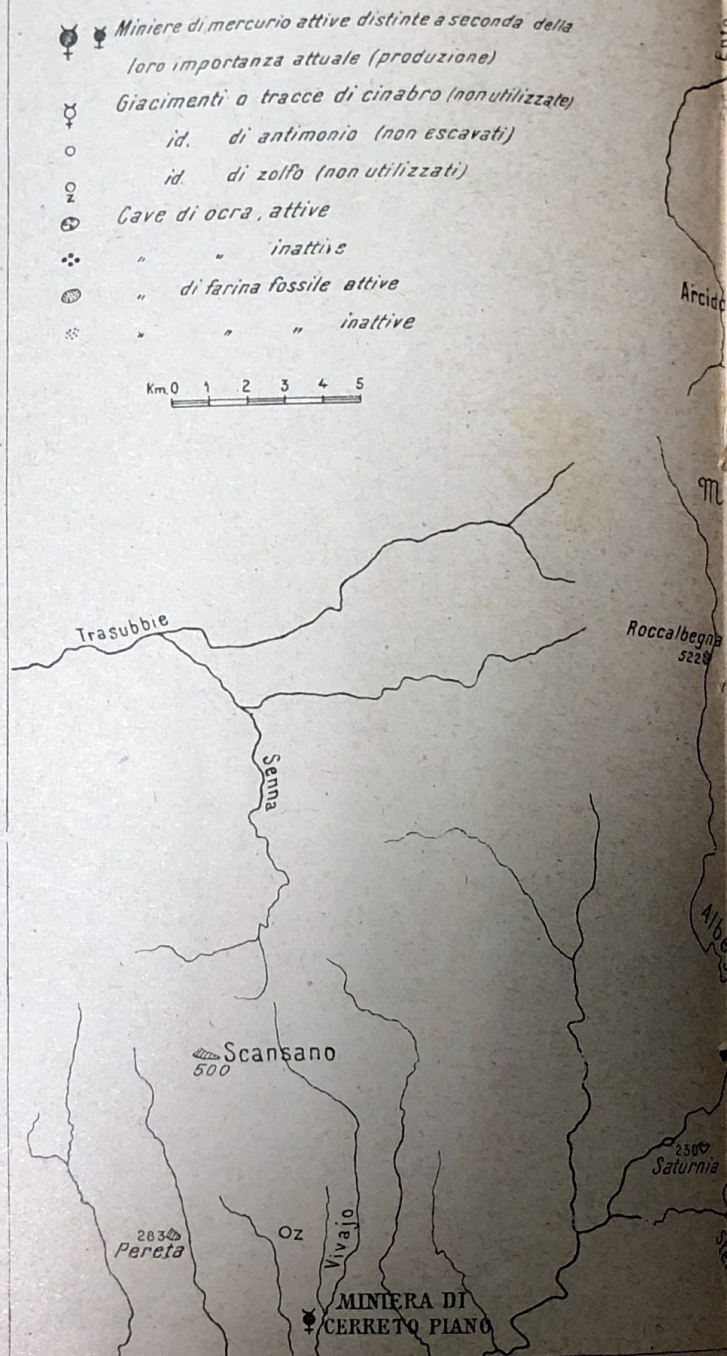
Il clamoroso successo della miniera dell'Abbadia diede grande impulso non solo, in genere, alle ricerche minerarie nella zona dell'Amiata, ma particolarmente ad alcune tendenti a raggiungere da altre parti la presunta continuazione dello stesso giacimento, al di sotto del mantello vulcanico. Questo in alcuni punti ove fu attraversato mostrò uno spessore assai piccolo, altrove uno assai notevole, non lontano dai 300 m.; quindi assai ineguale da luogo a luogo. La massa eruttiva riveste poi un terreno non già pianeggiate, ma con superficie alquanto irregolare e di andamento ignoto. Tanto più ignota è la profondità e la situazione dei giacimenti di cinabro che si suppone esistano nel terreno stesso. La ricerca di questi fu spesso fatto in base ad ipotesi, che non trovarono sempre conferma nei fatti. I più grandiosi lavori del genere vennero eseguiti da una compagnia mineraria tedesca nel settore del vulcano fra Abbadia e Piancastagnaio; es-

LA CURVA DELLA PRODUZIONE ANNUA DEL MERCURIO NELLE MINIERE DEL MONTE AMIATA (LA PRODUZIONE S'È INIZIATA NEL 1860).

FORNO A TINO PER LA TRATTAZIONE DEL MATERIALE GROSSOLANO (MINIERA DELL'ABBADIA).

si però furono arrestati dalla guerra, prima di aver raggiunto un risultato concreto. Altri lavori consimili, ma più modesti, furono tentati anche nel fianco verso S. Fiora.

A differenza di quanto avviene generalmente al Monte Amiata, in una di queste imprese l'entità dei lavori di semplice approccio consigliò di sostituire allo scavo a mano delle gallerie, che raramente consente un avanzamento che si avvicini ad un metro al giorno, quella con perforatrici meccaniche. Si fecero anche trivellazioni. Ma, salvo che in questo ed in pochi altri casi eccezionali, nella regione del Monte Amiata non ci si discostò dai metodi di lavoro tradizionali, che era possibile conservare grazie all'abilità e al non soverchio costo della mano d'opera. Ma in ciò, come in tanti altri campi, forse si dovrà rapidamente avviarsi verso qualche trasformazione.

Il minerale si tratta sempre sul posto; quale è estratto dalle gallerie, ovvero, più frequentemente, asciugato in modo opportuno su piattaforme o con appositi essiccatoi. Abbandonati i vecchi tipi dei forni distillatori a storte, pericolosi per i vapori mercuriali e, a causa delle gravi perdite, non convenienti per minerali poveri come sono generalmente quelli del Monte Amiata, in questa regione si diffusero due nuovi generi di forni, adatti l'uno a trattare il materiale a grossi pezzi, l'altro quello sminuzzato. Nel primo caso si tratta mescolato a carbone a legna in forni a tino abbastanza semplicemente congegnati. Nel secondo caso si adoperano forni speciali a caduta (più raramente a rotazione). Tutti questi forni moderni hanno indiscutibili vantaggi, fra altro la limitatezza delle dispersioni e quindi la relativa sicurezza degli operai dalle gravi malattie derivanti dai vapori mercuriali, ma richiedono un ingente consumo di legna da ardere e di carbone; cui si aggiunge il consumo pur grande che si fa di legname per il sostegno delle gallerie. Sebbene alcuni dei concessionari del sottosuolo delle miniere abbiano acquistato ampie estensioni di territorio arborato e curino la piantagione ed il rinnovamento dei boschi, tuttavia nella zona del

ESSICCATOI E SILOS (MINIERE DELL'ABBADIA).

VEDUTA GENERALE DELL'AMIATA.

Monte Amiata lo sviluppo dell'arte mineraria ha causato un sensibile depauperamento del manto forestale, che aveva già prima subite riduzioni per l'estensione delle colture nelle aree superiori ai villaggi e che ha di recente ricevuto ancora più gravi danni dalle requisizioni fatte nel periodo della guerra. Depauperamento il quale riguardò così i querceti della zona circostante al vulcano, come pure i magnifici castagneti, i quali formano un anello quasi continuo intorno alla montagna, fin oltre i 1000 m. d'altezza, e le faggete della regione più elevata.

La sostituzione di forni a legna con forni elettrici, che sta studiandosi in una delle miniere, toglierebbe una almeno delle cause di ulteriore distruzione del bosco. La forza elettrica per i ventilatori, per l'illuminazione delle gallerie, per le perforatrici, per le varie officine annesse alle miniere, per gli stessi futuri bisogni, la fornisce già e più abbondante la potrà fornire, la stessa zona mineraria del M. Amiata. Le rocce vulcaniche che formano questa montagna, più grazie alla loro fessurazione che a vera e propria porosità, assorbono quasi tutte le precipitazioni atmosferiche, le quali sono abbondantissime, alimentando poi una serie di grosse sorgenti dalle acque fresche e purissime, che sgorgano alla periferia del mantello eruttivo. Alcune di queste sorgenti sono fra le maggiori della Toscana ed una di esse, quella del Vivo, serve a dare ottima acqua potabile alla lontana Siena, mentre un'altra, la maggiore della regione, quella cioè di S. Fiora, la dovrà dare alla an-

LA REGIONE MINERARIA DEL MONTE AMIATA (1 : 250 000

VEDUTA GENERALE DELL'AMIATA.

..., CIOÈ NELLA SCALA DELLA CARTA D'ITALIA DEL T. C. I.).

cora più lontana Firenze, dalla quale è stata già acquistata. Queste acque però forniscono costante e ricco alimento ad alcuni fiumi, principale fra essi la Fiora, che, grazie alla notevole caduta del loro letto, in più punti sono o possono essere utilizzati per lo sviluppo di forza motrice. Oltre che all'impiego per le miniere, questa forza forse potrà trovarne un altro in una ferrovia elettrica, che gli Amiatini da un pezzo reclamano.

* * *

La regione, oltre che legna e castagne e mercurio, ha altri prodotti agricoli e minerari. Fra questi ultimi noteremo le ocre, che, opportunemente ridotte, sono divenute celebri col nome di Terre di Siena; e quella polvere silicea finissima bianca e fioccosa detta comunemente farina fossile. Le une e l'altra costituiscono depositi, formatisi per opera di microrganismi in sorgenti o piccole conche lacustri poste nella zona periferica del vulcano. Si scavano attivamente, ma con scarsa continuità, in più luoghi; costituiscono però un prodotto di limitato valore.

Il Monte Amiata, posto ad eguale distanza fra Firenze e Roma, potrà costituire anche una regione di villeggiatura fra le più amene della Penisola. Già i servizi d'automobili postali vi hanno favorito un qualche movimento di forestieri, ma ben limitato rispetto a quello che le condizioni della regione potrebbero determinare. Poche parti dell'Appennino presentano più estese aree ad altezze di poco inferiori ai 1000 metri sul livello del mare ombreg-

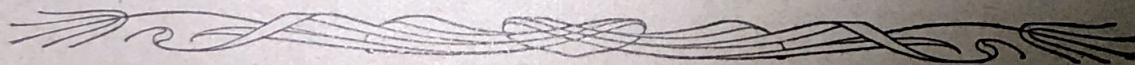
FORNO ROTATORIO PER LA TRATTAZIONE DEL MATERIALE MINUTO (MINIERA DELL'ABBADIA).

giate da castagneti così densi e rigogliosi. Poche si prestano a più interessanti passeggiate.

Ma l'avvenire del territorio dell'Amiata è principalmente connesso col prosperare delle miniere di mercurio; il quale però non è legato soltanto al più o meno sollecito esaurimento dei giacimenti ed alle vicende del mercato mondiale, ma ormai anche ai provvedimenti che il Governo sta per prendere a riguardo di un metallo nella produzione del quale l'Italia, con l'acquisto di Idria, avrà una indiscussa preponderanza. Come saprà profittare il nostro paese di questa condizione privilegiata? Durante la guerra il Governo ha requisito la produzione di ciascuna miniera ad un prezzo, bensì quasi doppio di quello dell'anteguerra, ma che era inferiore, anche di più della metà, a quello del libero commercio in un periodo di straordinario consumo (fulminato di mercurio, sublimato corrosivo, ecc.). Ciò aveva costituito già un freno allo sviluppo minerario della regione, cui si aggiunsero le difficoltà che la guerra aveva causato nell'acquisto dei materiali necessari a qualunque genere di nuovi impianti. Ma un ostacolo ben più grave costituì la minaccia di un regime di monopolio di Stato, non limitato alla vendita, bensì esteso anche alla produzione, minaccia di cui è difficile valutare la gravità, mancando al riguardo qualunque precisa indicazione e forse anche qualunque idea chiara in coloro che hanno escogitato il provvedimento, ma che già indusse qualcuno ad abbandonare ricerche avviate, altri a rallentare lavori, altri ancora a desistere dall'iniziarne.

La saltuarietà dei giacimenti, i caratteri loro e particolarmente la mancanza di filoni e di chiare linee direttive che permettano di seguire quelli già conosciuti e di rintracciare i nuovi, le difficoltà dei lavori, tutto rende veramente difficili e costose le nuove ricerche ed aleatorio il loro risultato. Coloro, privati o società, che vi si accingono meritano di essere in ogni modo incoraggiati. In chi conosce tutte le attuali miniere può poi sorgere il legittimo dubbio, che, nel complesso, il lavoro di sfruttamento dei giacimenti noti sia progredito più rapidamente di quello di esplorazione e di ricerca di nuovi, onde non appare sicuro che il decorso quasi orizzontale della curva della produzione degli ultimi anni sia da mettersi solo in rapporto con condizioni connesse più o meno direttamente con la guerra, e non preluda invece a un periodo di discesa.

Alle minacce dall'alto si aggiungono oggi quelle provenienti dal basso. Mentre scriviamo tutte le miniere dell'Amiata hanno sospeso il loro lavoro a causa di un grave sciopero che dura da oltre un mese. Le masse operaie fra noi non sono in grado più dei governanti di conoscere le condizioni della industria mineraria e, fra altro, di intendere come in essa le imprese fortunate costituiscano una percentuale così esigua, rispetto a quelle tentate, che una eccezionale rimunerazione rappresenta l'unico incentivo che il capitale possa avere per affluirvi e per sopportarvi le lunghe attese ed i continui rischi.

OLINTO MARINELLI.

LA PRODUZIONE DEL CAVALLO DA TIRO PESANTE IN ITALIA.

La questione del cavallo ha assunto una grande importanza, dopo la guerra che ha distrutto tanta massa di materiale equino. Nelle pattuizioni della pace con l'Austria non sembra che, anche in questo, l'Italia sia stata molto ben trattata. Il problema ippico per noi forse più grave è quello del cavallo da tiro, che è di aiuto all'agricoltura ed all'industria, e rimedia, almeno in parte, alle lacune della nostra rete ferroviaria e alla scarsità dei mezzi automeccanici. Abbiamo affidata la trattazione dell'argomento così vitale per il nostro Paese ad uno dei più profondi conoscitori: il prof. Bartolomeo Moreschi, capo della Direzione Generale dell'Agricoltura, che ha consentito ad offrire ai nostri lettori questo articolo succoso e interessante.

I.

PLAZEN, che fu per parecchi anni alla direzione degli *haras* in Francia, scrisse che il governo ha l'obbligo « d'accorder une attention égale à toutes les branches de l'industrie chevaline ».

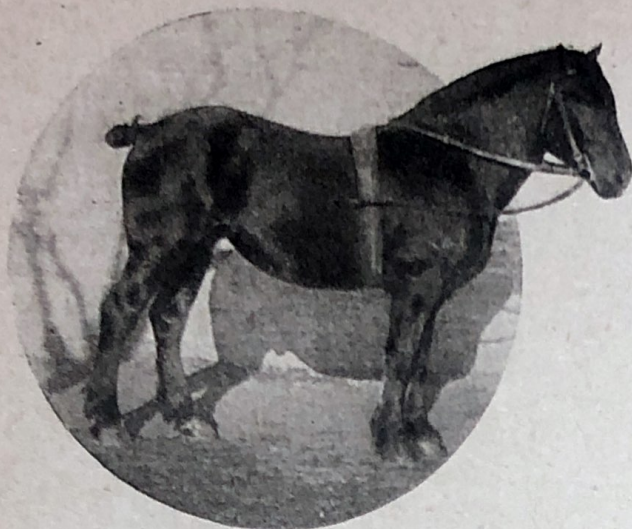
Da noi, in Italia, ciò si è compreso bene solamente dopo l'approvazione della legge 26 giugno 1887, nella quale era cenno, sebbene assai timido, della necessità di occuparsi di « tutte le questioni che hanno attinenza coll'allevamento del cavallo nazionale ».

Questa proclamazione fu voluta dal commendatore Nicola Miraglia, che fu, per oltre quattro lustri, il supremo moderatore dell'agricoltura ufficiale italiana, ed ora, ottantenne, esplica un'azione giovanilmente vigorosa a favore dell'agricoltura meridionale come direttore generale del Banco di Napoli.

Lo coadiuvò autorevolmente in questo il compianto on. conte Antonio D'Arco, buon conoscitore dell'argomento, che, come relatore della legge anzidetta alla Camera, potè condurla in porto malgrado i numerosi scogli affioranti che rendevano assai difficile l'approdo.

In riguardo agli equini, furon sempre assai vive le discussioni, dalle quali non sempre si tennero lontane le animosità personali, onde spesso è accaduto che quelle degenerassero in rabbiose polemiche infeconde, che a nulla giovarono, mentre potevano compromettere l'aureola di autorità di cui eran circondati i provetti campioni che scendevano in lizza.

Le leggi successive: del 1904, che l'on. Rava, con savio accorgimento, fece approvare in relazione degli accordi commerciali con l'Austria-Ungheria; e quella più complessa del 1912, condotta felicemente in porto dalla energia dell'attuale presidente del Consiglio, on. Nitti, allora Ministro di agricoltura, hanno messo meglio in evidenza il dovere del Governo di occuparsi, oltrechè dei cavalli di sangue, anche di quegli altri che i tedeschi chiamano *a sangue freddo* e sono, dopo tutto, i cavalli utili anche all'agricoltura, i quali possono servire, entro certi limiti, eziandio alle industrie.

Guido Baccelli, nel tempo in cui fu Ministro di agricoltura — dal 1901 al 1903 — mise nel suo programma il vino popolare e il cavallo agricolo, non senza suscitare una generale ilarità. Ma, se questa poteva

MARQUIS DE LAUZELLES
stallone belga, a 4 anni; funzionante alla stazione di Portonovo di Medicina.

essere giustificata in riguardo del vino popolare, essa aveva un substrato di profana ignoranza per ciò che ha tratto col cavallo agricolo.

Non si trattava, invero, di una novità: nè potevasi considerare il proposito dell'uomo geniale come frutto di leggerezza opportunistica.

Egli intendeva, nei riguardi dell'ippica italiana, non di far cambiare rotta all'azione governativa, che si era quasi esclusivamente, per troppo tempo, occupata di cavalli da sella e per gli equipaggi signorili, ma di estenderla, di allargarla ad altra produzione importantissima.

E non era una novità perchè, a più riprese, quantunque sempre timidamente, la amministrazione italiana si era data cura di intervenire nel senso che il Baccelli voleva si accentuasse.

Gli atti del Consiglio ippico stanno a dimostrare come, per volontà del Miraglia, anche questo aspetto del problema non si trascurasse.

Ed è infatti merito del Miraglia se, nella applicazione della legge del 1887, non si sono trascurati i cavalli che si vollero chiamare da tiro pesante, per i quali gli ippofili di tutti i tempi non ebbero grandi simpatie.

Del resto, anche in questo i tempi sono cambiati. Siamo assai lontani dal 1878 — sono passati più di quarant'anni — quando l'Italia partecipava alla mostra universale di Parigi per sentirsi dire, da due competenti — il Gayot e il Philippos — in francese e in tedesco, che aveva mandato alla mostra cavalli *unanimemente biasimati da tutti gli intelligenti.*

L'Italia, in punto a produzione cavallina, ha progredito assai in quest'ultimo ventennio, così per qualità come per quantità di prodotti.

E il progresso si è verificato in tutti i rami della produzione, non escluso quello dei cavalli da tiro pesante o per l'agricoltura, del quale vogliamo qui occuparci brevemente in modo speciale comechè trattisi di argomento di vitale interesse per il nostro Paese.

II.

Passata per diverse fasi, nelle quali rivelaronsi le mutevoli tendenze empiriche degli allevatori, la produzione del cavallo da tiro pesante si affermò seriamente nella regione del Medio Po, più in sinistra che in destra del nostro massimo fiume, e precisamente nel Cremonese e nel Mantovano, e nel Bresciano, dove trovò propizie condizioni di ambiente, che ne facilitarono il rapido sviluppo.

In queste tre provincie lombarde eravi una razza di cavalli — (i puristi della Zootecnia non scaglino il loro anatema se la parola *razza* è qui adoperata nel senso di *popolazione* animale) — in cui scorgevasi manifesta l'attitudine al tiro, con forme tozze, incollatura robusta, arti e corpo non tanto lunghi, insieme riunito.

A proposito di questi cavalli, nel 1880, io scrivevo: — « Il cavallo cremonese può essere migliorato nel senso di farne un buon cavallo da lavoro e anche una specie di *agricultural horse* ».

Or siccome sempre si era rimproverato al cavallo cremonese un temperamento troppo linfatico, onde difettava di vigore, io opinavo fin d'allora che, a combattere il grave inconveniente, potevano valere due mezzi: l'alimentazione succulenta e l'impiego di sangue vigoroso.

Ma avvertivo subito che, per quanto riferivasi alla mescolanza del sangue, doveva questo mezzo adoperarsi con precauzione, allo scopo di conservare al prodotto quelli, tra i caratteri che la razza possiede, che meritano di permanere perchè pregevoli.

E ad infrenare la tendenza, che si faceva strada, di usare ed abusare del cavallo inglese, puro o di mezzo sangue, io aggiun-

gevo che « un cavallo da lavoro con troppo sangue nobile è come una macchina a vapore mal costruita, nella quale la forza di tensione del vapore è soverchia in confronto alla costruzione e alla robustezza della macchina » — in ciò d'accordo con un ippotecnico autorevole, il Philippos —, il quale molto si preoccupava del pericolo che la forza espansiva fosse troppo energica rispetto allo scopo cui la macchina animale è destinata.

Della razza cavallina cremonese era stato detto:

> « Rien n'est plus commun que le nom,
> Rien n'est plus rare que la chose ».

E si era detto il falso, perchè anche quarant'anni addietro, secondo Giuseppe Mina Bolzesi, ancor dominava, in molti comuni della provincia di Cremona, *il puro tipo indigeno, il quale traeva la sua origine dalla vecchia razza incrociata collo stallone svizzero.*

Laveleye — l'illustre scrittore francese così al corrente delle cose nostre — ebbe a scrivere severe parole al nostro indirizzo nelle sue *Lettres d'Italie* anche per ciò che si riferisce ai cavalli.

Di questi diceva: « Les chevaux sont ordinairement petits et laids. Ils ont parfois du poids, mais pas de tournure. La croupe s'abaisse; le ventre est trop gros. L'animal a été mal nourri ».

E condannava la tendenza di volere « à tout prix introduire ici le cheval anglais » chiedendosi se non era preferibile migliorare le razze indigene con la selezione.

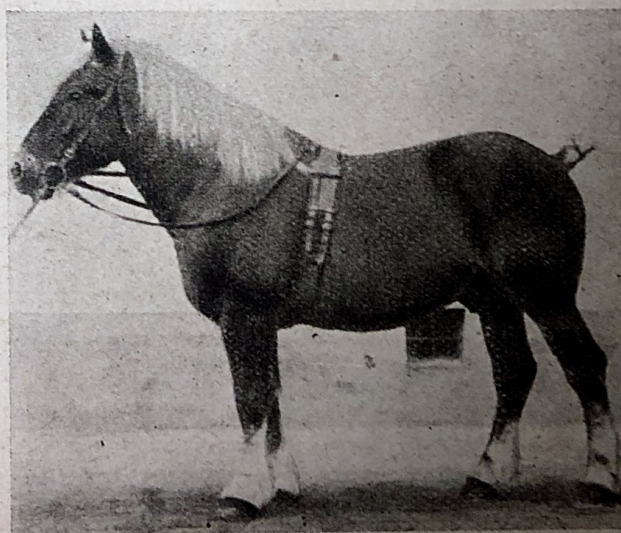
Ancora vent'anni dopo, cioè nel 1900, la tendenza deprecata dal Laveleye aveva dei sostenitori. In un foglio volante, diffuso contro l'impiego degli stalloni belgi, allora importati dal Ministero di agricoltura, a mezzo del professor Salvatore Baldassarre, che ne fu il propugnatore indomito ed autorevole, dichiaravasi la preferenza dello stallone irlandese.

Checchè se ne dica, pensi o scriva in contrario, spetta proprio al Ministero di agricoltura il merito di aver fatto conoscere ed apprezzare agli allevatori del Medio Po i cavalli del Belgio, ardennesi e brabantini, come quelli che meglio convengono alle condizioni di clima e per l'abbondanza dei mangimi propria della regione.

I tentativi fatti precedentemente, con la introduzione di stalloni *Boulonnais* e *Percherons* e, più tardi, con la importazione dei *Clydesdales* e del *Shire horse,* non sono che degli episodi, determinati, più che altro, in riguardo di questi ultimi, dal mutevole pensiero di alcuni pochi allevatori, che facevan la voce grossa, o dalle inframmettenze di persone, non tecnicamente competenti, alle quali i Ministri non sapevano resistere, malgrado il contrario avviso dei consiglieri autorizzati.

E come se ciò non bastasse, vi fu chi raccomandò l'impiego degli stalloni norici della razza *Pinzgau,* per i quali scese in campo anche il compianto Senatore Vincenzo Stefano Breda, il patrocinatore dei cavalli trottatori americani.

I paesi alpini austriaci, che costituivano la romana provincia *Noricum,* sono, infatti, la patria di un robusto cavallo da tiro pesante, che riscontrasi particolarmente nella provincia di Salisburgo. Per il suo petto largo, profondo e lungo, le gambe piuttosto corte e muscolose e il treno posteriore sviluppato, questo cavallo impressionò favorevolmente alcuni allevatori del Mantovano, dei quali si fece eco il dott. Dialma Bonora. Ma anche questo fu un fuoco fatuo che subito si spense. E il tentativo non ebbe seguito.

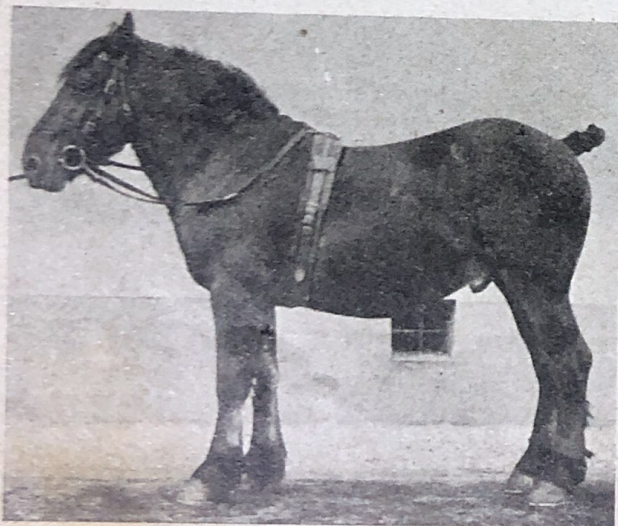
Alla sua iniziativa di importare stalloni dal Belgio, in principio il Ministero di agricoltura trovò molte opposizioni, anche là dove, più tardi, dovevasi, come nel cremonese, riconoscere che non vi è altro riproduttore che meglio convenga, in generale, per l'incremento e il miglioramento della locale produzione cavallina.

STALLONE BELGA " NICOLET ",
acquistato all'Esposizione di Milano nel 1906 per i depositi governativi.

Nella stampa ippica gli stalloni importati dal Belgio si chiamavano pachidermi, ippopotami, rinoceronti, e si diceva piombo il loro sangue. E nel corpo consulente, che la legge del 1887 aveva creato per porlo a lato del Ministro, si accendevano vivaci dispute che quasi degeneravano in personalità, provocate dagli anglomani e da coloro che l'azione dello Stato volevano esclusivamente rivolta, in questo campo, ai bisogni dell'esercito.

In Lombardia, poi, una schiera di allevatori cremonesi chiedeva al governo, con la forma solenne della petizione, che si abbandonasse lo stallone belga per ricorrere all'inglese *Clydesdale*. E l'esperimento di questo si dovette fare, perchè non mancarono per esso le insistenze e le raccomandazioni.

Ma, fortunatamente, gli agricoltori di Lombardia non sono cocciuti. In cose d'esperienze sono disposti a cambiare d'opinione. E d'opinione cambiarono, dopo breve tempo, convinti e contriti, anche quegli allevatori cremonesi che avevano reclamato il *Clydesdale*.

Le mostre ippiche succedutesi nel frattempo, e specialmente quelle tenutesi a Mantova, a Cremona e a Orzivecchi, avevano ancor meglio messi in evidenza i pregi dello stallone belga, onde questo, dopo vivaci lotte combattute e vinte dai suoi difensori, rimase, per così dire, padrone assoluto e dominatore della situazione.

Il numero degli stalloni da tiro pesante nei depositi erariali è andato progressivamente crescendo dal 1890 e crebbe col numero la proporzione percentuale in confronto della totalità degli stalloni governativi.

BOILEAU
belga, acquistato nel 1906 per i depositi governativi.

La proporzione, che era del 5.36 per cento nel 1890, salì al 6.55 nel 1903, al 7.33 nel 1904, all'8,94 nel 1905, all'11,82 nel '906, al 12,70 nel '908, al 16,58 nel '910; ed è ora del 20 per cento avendosi, su un totale di 1100 stalloni governativi, ben 220 riproduttori da tiro pesante. Nel 1914, cioè prima della guerra, non erano che 151.

La quasi totalità degli odierni stalloni governativi da tiro pesante è di riproduttori di razza belga (ardennesi, brabantini, originarî o nati in Italia). Sopra 220, solo una ventina sono di razza diversa: *Percherons, Boulonnais, Clydesdales*.

Le circoscrizioni dei depositi stalloni di Crema, Ferrara e Reggio Emilia, che comprendono, appunto, le provincie del Medio e Basso Po, che sono le più indicate per l'allevamento del cavallo da tiro pesante, sono le sole che dispongono dei riproduttori di questo genere.

Il deposito di Crema ne ha, infatti, 147, dei quali 136 tra belga importati e nati in Italia, 8 *Percherons*, 2 *Clydesdales* e 1 *Boulonnais*. Ne ha 40 quello di Ferrara, dei quali 39 belga e 1 solo *Boulonnais*. E ne ha 30 il deposito di Reggio Emilia, dei quali 28 belga, 1 *Percherons*, e 1 *Boulonnais*.

III.

Nell'industria zootecnica come, del resto, nella complessa industria agraria di cui quella fa parte, tutto dipende dalle condizioni locali. Nulla vi è di assoluto. E come i bovini dell'Olanda, per vivere e prosperare, hanno bisogno di aria umida e di abbondanza e presenza costante di mangime verde, così i cavalli da tiro pesante non possono essere a posto là dove il clima sia eccessivamente caldo e dove, come in Sicilia, in Sardegna e in tutto il mezzodì continentale le bestie sono esposte, oltrechè al cocente alidore estivo, all'allenamento della fame per le ricorrenti frequentissime mancanze di foraggi. Non è il clima della Sicilia, per otto mesi dell'anno mancante di pioggia, quello che può convenire ad animali che reclamano gran copia di buon foraggio.

Ciò spiega come la produzione del cavallo da tiro pesante non possa essere nel programma zootecnico dell'Italia meridionale.

Questo, per altro, non ha impedito che taluno scrivesse e perorasse per la introduzione dello stallone brabantino in Sicilia e di quel-

GRUPPO DI FATTRICI BELGHE (GOVERNOLO).

lo *Boulonnais* in Puglia. Due errori e due insuccessi, che l'esperienza, maestra di tutti, ha eloquentemente confermati.

Nella regione del Medio e Basso Po non era in dubbio la convenienza di produrre il cavallo da tiro pesante, che poi in essa è la stessa cosa del cavallo occorrente ai bisogni agricoli. Trattavasi, esclusivamente, di scegliere la razza meglio indicata per conseguire il desiderato miglioramento. Onde, ormai, dissenso non vi può più essere; e lo stallone belga deve essere accolto con favore non solo nella Bassa Lombardia, nel Mantovano, nel Piacentino, ma anche nelle terre conquistate dalle bonifiche ferraresi e ravennati e in quelle del Polesine come nel Basso Veronese.

In tutto questo territorio, il cavallo che si produce con l'uso dello stallone belga, senza essere il mastodontico *Black horse* dei birrai di Londra, è chiesto e pagato profumatamente per i trasporti, ma serve anche egregiamente agli agricoltori per la lavorazione dei terreni. In questo territorio il cavallo da tiro pesante si confonde con quello agricolo, perchè tutt'e due sono la stessa cosa.

Non altrettanto può dirsi delle altre regioni d'Italia.

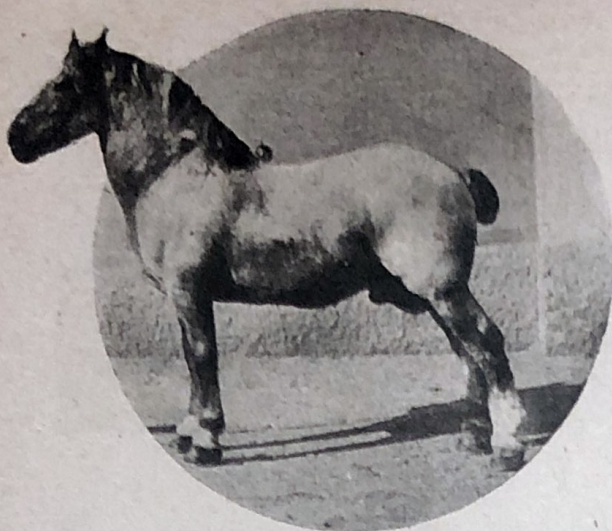
Nell'Emilia, nelle Marche, nell'Umbria, in Toscana, nel Lazio poco o punto si adoperano i cavalli nella lavorazione delle terre. Solo servono ai coloni e per i trasporti delle derrate e dei concimi. Nella regione meridionale adriatica il cavallo si adopra, e specialmente in Capitanata, nell'aratura e nella erpicatura. I lavori di trebbiatura, una volta affidati alle cavalle, or sono, fortunatamente, esercitati dalle macchine quasi da per tutto, meno che in Sicilia, dove tuttavia troppo poche, in confronto al bisogno, sono le trebbiatrici. Queste nell'Emilia si contano a migliaia, in Sicilia a centinaia. Credo che, in tutta l'isóla, siano assai lontano dal migliaio, malgrado l'aumento verificatosi nel periodo della guerra.

In Sicilia per i lavori agricoli si usa tanto il cavallo che il mulo. E l'uno e l'altro sono spesso apparigliati col ciuco.

Per i bisogni dell'agricoltura si usano per tutto i prodotti dell'allevamento locale, che, nel mezzodì come nelle isole, non hanno nulla di comune col cavallo da tiro pesante.

Il cavallo da tiro pesante, che, come abbiamo visto, è la stessa cosa del cavallo agricolo nella Regione del Medio e Basso Po, deve avere molto fondo, come si suol dire, ed indole tranquilla; e non occorre abbia *molto sangue*. Ma non è da ritenere, per questo, che debba essere proprio il contrario del nobile destriero, altrettanto ignobile quello quanto questo è distinto. Gli inglesi, che in materia sono maestri, il *puro sangue* lo hanno messo come correttivo, o condimento, in tutte le razze. E io non mi meraviglio affatto quando sento dire che di esso si sono serviti non solo a migliorare i cavalli Norfolk, i Roadster, gli Hackney ma eziandio per imprimere un po' più di vivacità alle loro razze di cavalli da tiro pesante. È tutta questione di misura.

Io dissi già in una mia pubblicazione: « Non è più il tempo in cui i cavalli si distinguevano in nobili e plebei. I cavalli non possono essere che buoni o cattivi, cioè rispondenti o pur no allo scopo per cui si producono ».

Spesso si confonde il cavallo timoniere per l'artiglieria col cavallo agrario e con quello da tiro pesante. E qui si equivoca. I figli degli stalloni belgi rivelaronsi ottimi nel ser-

FOX DE MARCHE
stallone ardennese, roano, alto 1,60, di 15 anni. Ottimo soggetto che ha funzionato a Cremona e Orzinuovi, coprendo una media annua di 90 cavalle.

vizio postale di città e nel trasporto a domicilio delle merci. Ma per l'artiglieria la cosa è un po' diversa. Anche il timoniere da artiglieria deve avere attitudine al correre veloce. I cavalli da artiglieria devono essere asciutti, svelti, di buona taglia, e non devono mancare di *sangue*. Intendiamo dire del cavallo per l'artiglieria da campagna. Per quello da montagna le esigenze sono diverse; e per essa, come si sa, eran preferiti i muli.

Ma, ormai, la guerra ha insegnato di grandi cose. E, fra l'altre, questa: che, cioè, tutti i cavalli sono buoni. L'esercito italiano, il 6 aprile 1918, nel momento del suo massimo sforzo contava 185 mila cavalli, dei quali più di 100 mila forniti dal paese. Ed aveva, oltracciò, quasi altrettanti muli. Non si può, per certo, ritenere che si sia guardato troppo per il sottile nel comprare o nel requisire i cavalli, se l'esercito aveva il quinto della totale popolazione cavallina del Regno.

Come s'è visto, il cavallo agrario non è nè può essere la stessa cosa da per tutto.

Si potrebbe quasi dire che il cavallo da tiro pesante, il cavallo da agricoltura e il timoniere da artiglieria rappresentano tre gradini di una scala, alla sommità della quale stanno i cavalli che, galoppando, possono condurre velocemente in posizione i mezzi di offesa di cui si valgono gli eserciti. Ma anche questo può valere, e solo in parte, per la regione in cui l'allevamento del cavallo da tiro pesante è a posto. Altrove, come nel Mezzodì e nelle isole, il cavallo agrario non può entrare in questa scala.

IV.

Si è parlato molto delle razze da tiro pesante inglesi: *Shire horse* o *Cart horse*, *Clydesdale*, *Suffolk*, per sostenerle, da prima, e, poi, per combatterne l'impiego da noi, e non si è pensato che queste razze sono tutte derivate dal cavallo di Fiandra, come da esso discendono le razze francesi da tiro pesante: la *boulonnaise*, la *percheronne* grande e la *bretonne*, che parimenti si vollero sperimentare in Italia per abbandonarle, quindi, quasi completamente come meno rispondenti allo scopo.

Perchè, dunque, ricorrere ad esse, quando c'è la possibilità di ricorrere all'origine, adoprando quel cavallo belga che in sè raccoglie i caratteri del cavallo fiammingo, quello di cui proprio si servirono gli inglesi per formare le loro rinomate razze testè menzionate?

Non vi era ragione di insistere nello esperimento dei *Clydesdales*, che furono i più largamente provati tra i riproduttori inglesi da tiro pesante (nel 1904 se ne importarono 22), nè dovevansi ulteriormente adoprare gli stalloni del genere di origine francese.

Il marchese Idelfonso Stanga, un allevatore lombardo di grande merito, riconobbe egli pure che lo stallone belga meritava la preferenza, anche in considerazione dell'ambiente di origine che poco differisce da quello del Medio Po e specialmente della Bassa Lombardia.

I cavalli *Shire* e *Clydesdales* sono dei fiamminghi modificati dall'ambiente e da speciali cure, che in nulla rassomigliano a quelle che noi diamo ai nostri cavalli.

Fu così che, mercè l'esperienza, si venne alla conclusione che lo stallone belga da tiro pesante fosse il solo che convenisse agli agricoltori della Lombardia, per la facile acclimazione, e per la sua grande affinità con l'antica razza locale.

L'ingegnere L. Morelli, un antico allievo dell'Istituto agrario di Gembloux, nel 1906, scriveva che «l'impiego dello stallone belga con la giumenta cremonese rientra piuttosto nel metodo di riproduzione per selezione che in quello per incrociamento». Ed invitava, poi, gli allevatori del Belgio a far meglio conoscere in Italia i prodotti del loro allevamento.

Fu così che, in quell'anno istesso, vennero all'esposizione di Milano parecchi stallo-

ni belgi che furono acquistati dallo Stato e iniziarono il periodo di definitiva supremazia della razza fiamminga nella produzione italiana del cavallo da tiro pesante.

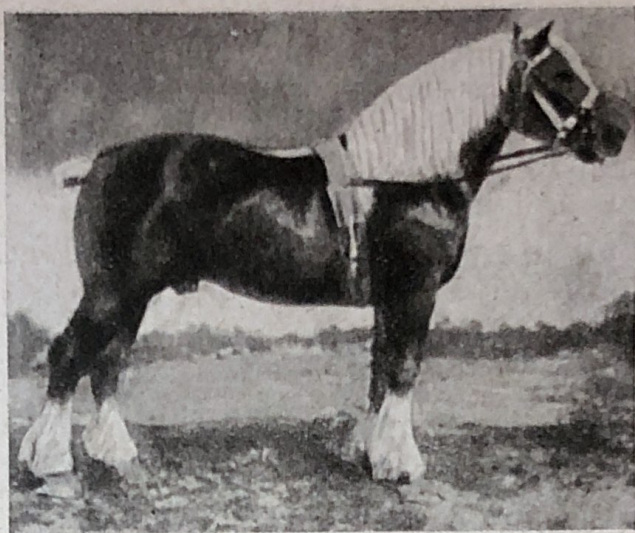
Con la provincia di Cremona quella di Piacenza divide l'onore di essere stata all'avanguardia del movimento che fece convergere sulla razza belga le simpatie degli allevatori. A queste due provincie tennero dietro quella di Mantova e di Brescia che, per essere confinanti con la provincia di Cremona, seguirono di questa il benefico esempio.

Ma è specialmente nel Cremonese e nel Mantovano che sorsero i Consorzi stallonieri, che tanto efficacemente contribuirono a dare stabile e razionale assetto a questo ramo di produzione ippica.

È del 1910 la istituzione, in provincia di Cremona, del primo Consorzio stalloniero a Casalbuttano. E fu dotato dello stallone *Brillant*, acquistato nella convinzione che « l'adozione della razza belga avrebbe fornito in breve volger di tempo una produzione cavallina importantissima ».

In meno di tre anni sorsero nel Cremonese 27 Consorzi stallonieri, i quali importarono, dal Belgio, stalloni di gran pregio e con essi fattrici e puledre scelte.

E sorse anche in Cremona la « Società italiana del Cavallo belga » con un largo e razionale programma di utile propaganda e di savie iniziative. È merito di questa Società se, nel periodo della guerra, si è potuto salvare dalla requisizione — leggi: distruzione — il nucleo di fattrici e puledre di razza belga, piccolo di numero ma grande di valore, raccolto, con tanta fatica e largo dispendio, nel Cremonese, nel Bresciano e nel Mantovano, dalla passione di numerosi allevatori.

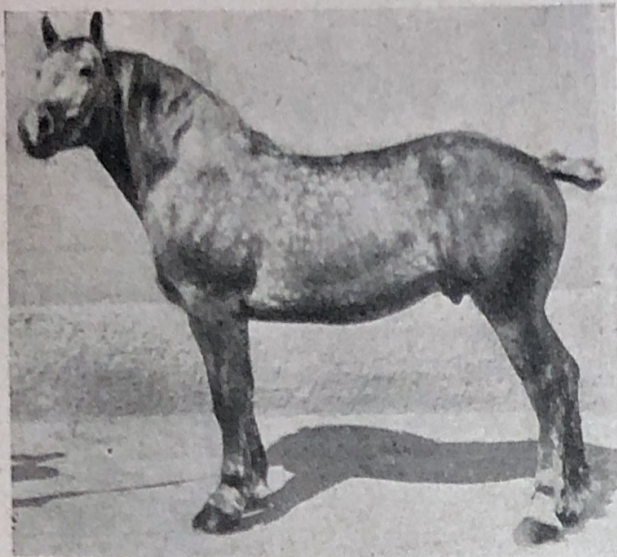
È doveroso riconoscere che in questo largo movimento in favore del cavallo belga parte cospicua, fatta di ardimento, di pratica esperienza e di feconda inesauribile attività, è da attribuire al professor Vincenzo De Carolis, direttore della Cattedra ambulante di agricoltura in Cremona, anche per tanti altri titoli veramente benemerito del progresso agrario in quella provincia. Egli, in riguardo del progresso zootecnico, ha sempre lavorato e lavora con fede e passione grandissima, per uno scopo di bene, in un campo irto di difficoltà, nel quale i risultati sono sempre a tarda scadenza.

STALLONE BELGA
del Consorzio di S. Giovanni in Croce (Cremona).

L'esempio dei Consorzi stallonieri lombardi è di quelli che confortano e lasciano bene sperare per l'avvenire. Ma tempo ci vorrà parecchio prima che, altrove, gli allevatori possano e sappiano fare da sè. Non da per tutto si hanno agricoltori evoluti e ricchi come nel Cremonese, i quali hanno dimostrato, ancora una volta, come la fortuna sia dei volenti. Essi avevano una base solida sulla quale costruire. L'edifizio sorse come per incanto. Ed ora è perfetto in ogni sua parte.

Se si pensa a quello che è toccato al Belgio per la guerra, subito si avverte come l'opera degli allevatori del cavallo belga in Italia debba essere coronata, come è di fatto, anche dal successo economico.

I tedeschi hanno asportato dal Belgio 5208 stalloni, 71451 fattrici, e 14375 castroni. È un totale di 91124 capi che rappresentano quasi i due quinti della popolazione cavallina (249831) che aveva il Belgio nel 1907. Verranno le restituzioni imposte alla Germania; ma non saranno certo esse che risarciranno i danni patiti dal Belgio per queste come per le altre cause che hanno determinato la scomparsa di tanti cavalli dal piccolo regno.

Il Belgio, dopo quattro anni, si è rimesso alacremente all'opera. Nel giugno scorso, al concorso nazionale di cavalli da tiro pesante in Bruxelles parteciparono 810 capi. Ma occorrerà molto tempo prima che la produzione torni splendida come prima della guerra. Intanto, la esportazione di cavalli dal Belgio è vietata.

La produzione nostra acquista, perciò,

PERRUCHET
percheron: *ha funzionato al deposito di Crema nel 1919.*

maggiormente d'importanza per i bisogni nostri e diventa, di conseguenza, più remunerativa. Non dirò dei prezzi chiesti ed ottenuti per gli stalloni. Menzionerò solo le lire 37500 pagate dal comm. Luigi Valentini, di Mantova, per un puledro di un anno, figlio di cavalla importata dal Belgio e dello stallone *Abduae Tripoli* del Consorzio stalloniero di Asola (Mantova). Per questo puledro, il signor Federico Cottarelli, allevatore di Remedello di Sotto, rifiutava 10 mila lire quando era ancora lattante. Onde, quando anche si voglia far posto al capriccio, che i repentini e favolosi guadagni consentono, questi prezzi, che si direbbero fantastici, testimoniano della valutazione che gli allevatori fanno del riproduttore quando unisce ad ottime qualità individuali una distinta genealogia.

Io non so se questo puledro possa dirsi perfetto. Secondo un manoscritto del secolo XIII, perchè un cavallo sia perfetto

« de' vinte' cose uole esser dotado ».

E deve avere *bon pelo adosso, giuntato corto el pe', salda la carne, el collo lugo, el costato amplone, longa la mascellà, ampli nari* ecc. ecc.

Ma è certo che il cavallo belga, com'è ora prodotto in Italia, là dove produrlo conviene, ha tutti i requisiti che lo rendono, nel suo genere, pregiato.

Il risultato ottenuto, quanto alla forma e alle attitudini, è dovuto, in principal modo, alla scelta accurata dei riproduttori, alla ginnastica e alla buona alimentazione dei puledri e, anche, conviene dirlo, alla passione che tutti gli agricoltori di Lombardia e del Piacentino hanno per il cavallo. È un fattore questo che spiega di molte cose.

BARTOLOMEO MORESCHI.

Una "Via d'Italia„ che molti conoscono senza capirla: IL CORSO.

Più di una volta qualche buon socio nostro mi ha scritto press'a poco: perchè la Guida d'Italia del T. C. I. non ebbe primo, fra tutti i volumi, e non ha almeno ora, subito, quello di Roma capitale nostra e caput mundi?

Questo orgoglioso desiderio di prelazione è ben naturale in ogni italiano, ma non tiene sufficientemente conto delle necessità tecniche (ed anche amministrative) di un'opera come la Guida del Touring. Sono appunto queste che suggerirono una diversa distribuzione delle precedenze.

L'argomento « Roma » spaventa chiunque lo consideri seriamente. Esso è imponente da qualunque lato lo si voglia guardare.

È bensì vero che si sono pubblicate dozzine di Guide di Roma, regolarmente copiate, derivate o riassunte le une dalle altre con abili o goffe trasfigurazioni che non riescono a nascondere la superficialità sostanziale. Ma il Touring non potrebbe far così. Stupido sarebbe l'adoperare malamente la stupenda e potente arma di diffusione della coltura, che risiede in 200.000 copie di tiratura; delitto sarebbe se trattasse leggermente un tema di così grande maestà qual'è « Roma ».

Ond'è che dal primo giorno in cui fu cominciata la Guida d'Italia del T. C. I., cioè da sette anni, mi sono preoccupato di organizzare la futura « Roma » della nostra Guida. Compito non facile davvero: appunto perchè conosco bene la città che per mille motivi frequento, nè mi mancano gli elementi di esperienza locale e quelli generici per apprezzare l'argomento, questo mi appare ben più alto, difficile di quanto lo abbiano giudicato altri, ignari o noncuranti o — caso questo generale a tutti — stretti da considerazioni editoriali. Ond'è che, in silenzio, ma con prontezza e attività che a suo tempo sarà dimostrata, il Touring ha cominciato ad assolvere il compito preliminare, frazionando opportunamente la materia da svolgere e procurandosi in notevole numero collaborazioni di specialisti di indiscutibile competenza, degni e capaci. Verrà il momento di farne i nomi e presentarli. Si vedrà allora quale base abbiano messo alla nostra « Roma ».

***

Ma, quasi a riprova di ciò, e come per rispondere indirettamente alle cortesi interpellanze ricevute, mi pare opportuno di pubblicare qui un frammento interessante, parte di una delle trattazioni specializzate nelle quali si sta anatomizzando la Capitale, onde preparare gli elementi della Guida.

Le collaborazioni andranno, al solito, ridotte e intonate, condensate e ritoccate, per inquadrarle esattamente nel piano generale di lavoro; ma la base resterà quella che è: solida, sicura, profondamente fondata. Una delle collaborazioni, quella del giovane, valentissimo quanto modesto Dr. Fulberto Vivaldi, che da lunghi anni si dedica con passione alla sua prediletta Roma e da circa quattro alla nostra, tratta, fra altro, la fisionomia storico-artistica (s'intende dal punto di vista turistico) delle principali vie di Roma. Argomento che potrebbe parere di prepara-

zione perfino eccessivamente minuta, se non si trattasse dell'Urbe, di cui ogni aspetto e ogni pietra hanno un significato.

E infatti queste fisionomie delle principali strade, presentate con arte sottile secondo criteri prestabiliti, adatti al pubblico cui sono destinate, riescono ad essere vere rivelazioni gustosissime, tali da trasformare all'occhio del turista il « senso » di parecchie arterie romane, prima guardate con indifferenza.

Gregorovius nelle sue « Passeggiate attraverso l'Italia » ha — in pagine che leggiamo con sospetto e con dolore, per le punture continue fatte al nostro orgoglio di italiani, ma con ammirazione per la serenità e la profondità dell'autore — descritto coll'occhio dello storico turista parecchie strade d'Italia, ignote o mal note.

Paolo Bourget nelle « Sensazioni d'Italia » dipinge da artista, secondo le fuggevoli impressioni del momento non di rado inesatte o ingiuste, altre vie d'Italia. Anch'esso sa imprimere, ad ogni luogo di cui parla, un carattere che lo rende indimenticabile. Il nostro Vivaldi congiunge alla coscienza dello storico e alla versatilità vivace dell'artista, la visione netta del nobile scopo che si prefigge, del compito che si è assegnato. Esso scrive per la Guida del Touring, cioè per un'opera essenzialmente positiva e di precisione, pur perseguendo un altissimo ideale patriottico. E se i suoi scritti dovranno anch'essi subire l'ineluttabile necessità di qualche imbrigliatura, tali e quali sono costituiscono uno dei mirabili fondamenti che autori diversi vanno ponendo alla nostra « Roma » che, come si vede, non dorme ma cresce e matura.

Qui del Vivaldi riporto la fisionomia del Corso (il Corso Umberto I°) anzi del Corso nella sua parte meno apprezzata dalla maggior parte dei turisti: da Aragno in giù.

Mi è piaciuto di citare qui questa via di Roma che tante centinaia di migliaia di italiani che vanno a Roma hanno percorsa, ma non apprezzata. Durante la guerra, innumerevoli gli uomini d'affari che non sono andati oltre l'Aragno, perchè in fondo, per essi il Corso è la via più diritta, più stretta e più frequentata di Roma: ecco tutto.

No, non è tutto, neppure per quelli che non si fermano a vedere in dettaglio palazzi, nè vi entrano, nè visitano le sue chiese.

Leggano:

l. v. b.

È la via principale di Roma da molti secoli, da quando cioè, divenuto definitivo lo spostamento della civiltà verso il settentrione, la Via Flaminia che conduceva all'Alto Adriatico e all'Alta Italia tolse il rango di *regina viarum* all'Appia, che da Brindisi congiungeva Roma alla Grecia, all'Egitto, all'Oriente, ormai spenti e imbarbariti.

Il Corso non è infatti che il primo tratto della *Via Flaminia*, cui — a partire dall'attuale piazza di Venezia — precedeva il breve percorso della *Via Lata* dell'antica Roma papale, così detta dalla larghezza, inconsueta all'epoca, di quella specie di vestibolo cittadino posto all'inizio della maggiore arteria dei viaggi e dei commerci del tempo.

Compiutosi lo spostamento della civiltà e volto completamente al settentrione lo « storico girasole » capitolino, necessariamente si fissò qui il *porto terrestre* dell'Urbe.

Col Quattrocento si sposò alla strada, ormai sorta, lo spirito gioioso del secolo; Paolo II Barbo, veneto (1464-1471) dal suo imperiale palazzo di S. Marco (l'attuale di Venezia) volle godervi il prediletto spettacolo delle corse, le tradizionali e amene corse che, divenute poi col tempo più serie e meno ricche, furono però allora e per qualche secolo considerate addirittura come la destinazione più gradita del luogo, la destinazione per eccellenza, sì che la strada si chiamò da esse la *via del Corso*.

Doveva essere, al tempo di Paolo II, una cosa divertente davvero, un poco infantile e carnevalesca se si vuole e in contrasto con l'idea odierna del pontefice e dei suoi alti prelati e delle dignità pubbliche, ma appunto perciò sommamente caratteristica di quella ormai lontana primavera dell'epoca moderna.

Si correva, narra un serio cronista, per otto dì continui, e correvano i cavalli e gli asini e i bufali, ma correvano anche giovani e vecchi e — supremo gusto dei nostri padri! — correvano... i *giudei* « et li facevano prima ben saturare perchè meno veloci corressero », del che il popolo prendeva tanto piacere che « per le risa grandi potevano appena starne le genti in piè ».

Le Corse, ridotte poi ai soli cavalli « barberi » (di Barberia), furono — per il grave pericolo che ormai rappresentavano — soppresse dal Governo italiano. E pochi anni dopo moriva, consunto dalle preoccupazioni dei nuovi tempi, quel meraviglioso carnevale romano, il re del Corso, che non ebbe e non avrà pari nella storia della giocondità popolare.

I romani ricordano ancora folleggiare per la loro strada centrale le più strampalate

maschere, i *carri* fantastici, i cortei d'ogni genere, le parodie irresistibili di gravi fatti storici, sotto un uragano di confetti, di coriandoli, di stelle filanti, di mazzetti di fiori, e il getto di farina. E ricordano ancora il furibondo « mortorio di Carnevale », la gazzarra di centomila *moccoletti*, combattuti, accesi, spenti dalla folla impazzita in un tumulto, del quale forse non si vide mai il simile. Con l'ultimo *moccoletto*, sulla fine dell'Ottocento, si spense la gioia di un'epoca del mondo; sopravvenne l'affannosa corsa del nostro secolo, che divora il tempo, che non lascia riposo, che non consente e non comprende più pubbliche gioie, ritorni collettivi di tutto un popolo a momenti di fraternità bambinesca!

Intanto, nello svolgersi dei secoli, di carnevale in carnevale, la storia era tutta passata, con i suoi maggiori avvenimenti, per la via monumentale; palazzi principeschi, chiese, spacci vi erano sorti; l'aveva animata una ricca vita, si era intorno ad essa radunata la migliore popolazione della città; sì che giunti i nuovissimi tempi la vecchia strada, stretta e raccolta, li riceveva, ridente di mille memorie grandi e mondane, per farsi anche di essi dilettevole e signorile dominatrice.

Nel 1900, morto tragicamente a Monza Umberto I, la città grata al re Buono delle tante sue opere benefiche, intitolò al suo nome anche il vecchio Corso, che divenne il Corso Umberto I.

La direzione rettilinea, « il rettifilo », fu iniziata, nel primo tratto della piazza di Venezia, sotto Paolo II, ma divenne definitiva e completa con Alessandro VII Chigi (1655-1667); i grandi palazzi delle famiglie papali e principesche sorsero dal '500 al '700, ma continuarono ad alternarsi e si alternano tuttora con piccole case, diverse di altezza e di stile forate dalle solite botteguccе, basse e oscure dei secoli passati; sì che la via è ancora un bell'esempio di strada di città del '700. La pavimentazione di *selci* quadrate è del 1736 e i marciapiedi — parrà strano! — sono appena della prima metà dell'Ottocento.

Partendo dalla *Piazza del Popolo*, tra i due rettifili divergenti di Ripetta e del Babuino, il Corso si inoltra come quelli nel Campo Marzio, e, come su quelli, si riverbera su di esso la caratteristica del rione: traverse strette dai nomi espressivi, case modeste, aspetto di agiata città, di tranquilli borghesi senza pretese, dei tempi papali.

Sulla soglia della strada sono, ancora in piazza del Popolo, le due simmetriche chiese barocche di

Santa Maria in Montesanto e *Santa Maria dei Miracoli* (nella *Guida* se ne fa la descrizione). Poco oltre, dopo attraversata la via del Macello, è a destra (N. 518 e 519) il palazzo San Severino (già Feoli, Capranica, *Randanini*), dal maestoso doppio portone, l'unico palazzo aristocratico nell'insieme borghese di questo primo tratto.

Di faccia (N. 20) è la casa ove abitò Volfango Goethe. Segue a sinistra la

chiesa di Gesù Maria, e dirimpetto la *chiesa di S. Giacomo*. (Nella *Guida* se ne fa la descrizione).

L'ospedale annesso a questa fu costruito sotto Gregorio XVI Cappellari (1831-846) con disegni di P. Camporesi, ed è — con le opere del Valadier e del Poletti — uno dei pochi esempi romani di architettura neoclassica (periodo napoleonico).

Nella *via Antonio Canova* (già via di S. Giacomo) che gli è da lato, e che conduce all'Istituto di Belle Arti (via Ripetta) ebbe studio il celebre scultore: busto in bronzo e iscrizioni commemorative.

Segue, dopo un tratto di case borghesi con ancora qualche esemplare delle tipiche loggie coperte del barocco romano, la

chiesa di San Carlo (nella *Guida* se ne fa la descrizione).

Dinanzi alla chiesa si inizia il sistema di strade congiungenti il Corso con piazza di Spagna, caro ai forestieri da quando quel quartiere divenne il centro della vita cosmopolita romana. Ricordano, nel nome, quei tempi: la *via della Croce* — da una delle solite croci fratesche che segnava nel fondo l'inizio dell'aprico pendio pinciano — e la *via delle Carrozze*, ove erano le rimesse per le carrozze che i forestieri noleggiavano o più spesso tenevano ai loro ordini durante il loro soggiorno.

Si giunge quindi — dopo il modernissimo palazzo-emporio dell'Unione Militare — al

Largo Goldoni, così chiamato per commemorare la dimora che ivi, nel palazzo d'angolo a sin. (accanto alla chiesetta dei Trinitari), fece, dal 1758 al 1759, Carlo Goldoni, il grande commediografo, cui si deve il ri-

torno del teatro comico dall'accademia e dall'imitazione alla schiettezza e alla sincerità (1707-1793).

Quivi la pittoricità del luogo, assai caratteristico degli ultimi secoli e della loro conciliazione coi nuovi tempi, culmina nell'intreccio delle architetture, nel connubio di negozi tradizionali e di modernissimi magazzini, nella letizia — diversa, ma sempre tutta romana — degli sfondi. Pochi spettacoli, in alcune sere invernali, sull'ora del tramonto, possono superare per dolcezza di colori le vedute da questo quadrivio del lontano prospetto della Trinità dei Monti e del largo orizzonte verso il Vaticano, sul fiume e sulla moderna piazza dei Prati (piazza Cavour).

Parlano ancora i nomi delle strade:

la *via Condotti*: (ove sono tuttora i più ricchi negozi di oggetti d'arte) ricorda il passaggio ivi dei condotti dell'acqua Vergine; la *via Tomacelli*, la famiglia napoletana romanizzata del pontefice Bonifacio IX (1389-1404);

la *via Fontanella di Borghese*, il regale palazzo borghesiano cui conduce e la solita fontanella, ora scomparsa, già ornamento consueto di tanti luoghi della città.

Il *largo* ed il tratto breve che di qui prosegue il Corso sono dominati dal

palazzo Ruspoli, già dei Caetani, eretto sulla fine del Cinquecento, repubblicanamente semplice, per la famiglia fiorentina dei Rucellai da Bartolomeo Ammannati, il noto allievo del Sansovino, autore del cortile di palazzo Pitti e della fontana del Nettuno in piazza della Signoria a Firenze. La loggia, la loggetta coperta, il cornicione sono posteriori (sec. XVII); lo scalone, di Martino Lunghi il Giovane, si compone di oltre 100 gradini di marmo pario, di un solo pezzo, di circa tre metri.

In questo palazzo ove, nei primi dell'Ottocento, ebbe sede al piano terreno il famoso Caffè Nuovo, il più bello e il più sontuoso — dicevasi — del mondo, abitò, dopo la caduta di Napoleone, la regina Ortensia, sua figliastra e cognata, con i due figli, l'uno dei quali fu poi Napoleone III.

Dirimpetto, dopo attraversata la via Borgognona (dall'ospedale di quella nazione che ivi era) è — al N. 151 — il così detto

palazzo Bernini, nell'androne del quale (entrare liberamente) è a destra (in fondo) la statua della *Verità* del celebre maestro.

Fu fatta nel triste periodo della sua vita in cui, morto Urbano VIII Barberini, egli fu preso a perseguitare dal successore Innocenzo X Pamphili e dai numerosi invidi suoi rivali. Una crepa sotto uno dei pilastri della cupola di S. Pietro e altri incidenti professionali dettero pretesto per accusarlo, sì che — già demolito il suo campanile sulla facciata vaticana — gli si volevano addirittura sequestrare le rendite. Il Bernini sentì e cominciò allora (1645) questo suo conforto « *la Verità scoperta dal Tempo* » (« *olim calumnia adpetitus in solatium doloris insculpsit* ») che rimane incompiuto per il ritornato favore papale.

L'opera, per quanto appartenga alla piena maturità del Bernini, non appare delle sue migliori: è una donna ancor giovane, non bella di faccia, grassoccia, sensuale nell'incomposto atteggiamento; la cura minuziosa delle pieghe, delle attaccature, dei particolari, della *verità* insomma e della vita del corpo, la sapienza dei pochissimi panneggi, la chiara espressione del concetto, mostrano comunque la mano di un sovrano dell'arte.

Subito dopo si apre a destra la

piazza in Lucina il nome della quale si riconnette a quello della *chiesa di S. Lorenzo in Lucina*. (Descrizione nella *Guida*).

Di qui il Corso abbandona il Campo Marzio ed entra nel rione Colonna.

A destra si alza nell'angolo la mole del

palazzo Fiano che rifatto, trasformato, abbellito durante sei secoli, si presenta oggi sotto il poco interessante aspetto moderno datogli dall'architetto Settimi sulla fine del secolo XIX. Fu il più notevole palazzo del Corso e passò di mano in mano come tale alle più potenti famiglie. Eretto sotto il pontificato di Eugenio IV (1431-1447) per i cardinali titolari della vicina chiesa, fu poi proprietà del celebre card. Giorgio di Portogallo, del quale ritenne per lungo tempo il nome dato anche all'arco (*arco di Portogallo*) che lo congiungeva agli edifici dei familiari, posti di faccia, dove (oltrepassata a sinistra la

via della Vite che attesta col nome il carattere semi-campestre del luogo per lunghi secoli) una grossa lapide ricorda la demolizione dell'arco ordinata da Alessandro VII

Chigi (1665) per maggior comodità del rettifilo.

Dall'arco, che era come un secondo, più vero e intimo ingresso alla città, il Corso si faceva più ricco, più frequentato, più completamente cittadino, sì che gli edifici ai lati di esso divennero a poco a poco quasi tutti monumentali.

Il *palazzo Fiano*, primo della lunga serie, passò poi ai Peretti, nipoti di Sisto V, e da essi, per tramite dei Pamphyli, a quei nipoti di Alessandro VIII Ottoboni (1689-1691), per la morte del quale è nota la lepida condoglianza di Pasquino alla Chiesa (« Felice Lei se invece di esser stata la Figlia fosse stata la Nipote »). Da essi, principi di Fiano, ha il nome attuale e l'ornamento araldico dell'aquila bicipite (nel cortile e sul palazzo di faccia ov'è la lapide).

Nel cortile sono alcuni avanzi dell'arco della Pace di Augusto. (Descrizione nella *Guida*).

Può essere interessante il ricordare, come quadro dei tempi, che sulla fine del Settecento il palazzo fu sede di un celebre teatro di marionette, che — a causa del rigore su i teatri — fu, fino quasi a mezzo l'Ottocento, il più frequentato, il più alla moda dei ritrovi aristocratici e diplomatici romani.

Sui primi dell'Ottocento, profuga dall'ira napoleonica, visse qui per qualche tempo la famosa Madame Récamier, « l'inesplicabile *turris eburnea* » come fu detta, del primo impero, circondata, anche nelle sale del vecchio palazzo romano, dalla sua corte intellettuale di letterati ed artisti, tra i quali primeggiava in quel momento Antonio Canova.

Oltrepassato il palazzo Fiano, i due nuovissimi palazzi del *Banco di Napoli* e *Theodoli* (sede provvisoria della Banca italiana di Sconto) iniziano quello che già potrebbe chiamarsi il —

quartiere delle Banche e dell'alta finanza.

Poi sono: a sinistra il bel

palazzo Marignoli (architetto Podesti; 1889), ove è il

caffè Aragno, tradizionale ritrovo giornalistico e parlamentare; e a destra il rimodernato palazzo del *Credito Italiano*, sul luogo del quale era già quello ove il grande poeta inglese Shelley scrisse, or fa un secolo preciso nella primavera del 1819, il *Prometeo* e la *Beatrice Cenci* (iscrizione commemorativa).

Segue a sinistra il

palazzo della Rinascente, già Bocconi, che fu la prima costruzione romana di questo tipo di grandi negozi empori a più piani; senza arte nei grandi archi vetrati e nelle decorazioni, e piuttosto mal visto dai fedeli al culto delle tradizioni del centro di Roma.

Dirimpetto è il

palazzo Chigi, da poco sede del Ministero delle Colonie, e fino pochi anni or sono residenza all'Ambasciata austro-ungarica presso il Re d'Italia, punto centrico di tutti i giorni di dimostrazione e tumulti che, per lungo volgere di anni, fissarono qui e nell'altra ambasciata di piazza Venezia la loro meta patriottica.

Ora il palazzo ha perduta la sua notorietà di cronaca e, riconsacrato romano, rivive la sua storia; breve, del resto, tutta compresa nel gran nome senese dei Chigi, di Agostino « il gran mercante della cristianità » e di Alessandro VII papa.

Fu cominciato da Giacomo Della Porta, proseguito da Carlo Maderna, finito da Felice della Greca che ornò il bel cortile di decorazioni barocche; campione non spiacente di esse è la fontana col grande stemma chigiano (i sei monti con la stella) ben visibile dall'apertura del portone.

Il palazzo non si può dire un capolavoro (notare le finestre disordinate del primo piano, il piano minore posto bizzarramente tra i due maggiori, il brutto piano ultimo sul cornicione), ma l'insieme è, secondo il solito, romanamente maestoso.

Dinanzi al palazzo si aprono la via del Tritone e la

piazza Colonna, che è da secoli il centro della città. Non è possibile in una Guida fare la storia del luogo; basti, per chi vuole intravvederne le vicende edilizie, immaginarlo nel Medio Evo come un piazzale sterrato, scosceso e irregolare, con nel mezzo l'alta colonna guardata alla base dal minuscolo romitaggio d'un monaco portiere, e con ai lati le solite umili casette borghesi del tempo, appoggiate alle rovine, nelle quali la scarsa popolazione di Roma si appollaiava tra i ruderi della magnificenza spenta « come un formicaio nereggiante sul tronco d'una grande quercia » (Gnoli). Dominavano sole le case dei Cancellieri, dalle quali la piazza prendeva allora il nome.

Oggi nulla più di quello squallido aspetto di penitenza della città medioevale; è una gaia piazza monumentale che in alcuni momenti — quando suona la musica e i tavoli dei caffè e le sedie degli ascoltatori si avanzano vivacemente dai lati — si trasforma in una ricca sala all'aperto, di quelle che sole oramai rimangono nelle città italiane a ricordare l'antica vita sfarzosa ma familiare, ignota ai nostri giorni e tanto cara ai rimpianti romantici.

La piazza è un quadrilatero, del quale il Corso col nuovo grandioso palazzo in costruzione della Banca Italiana di Sconto è il lato orientale; il lato settentrionale, verso la piazza del Popolo, ha il palazzo Chigi — il più antico degli attuali edifici — che avvia allo sbocco della piazza di Montecitorio; il lato occidentale, dopo questo sbocco, è rappresentato dal bel prospetto del *palazzo dell'Associazione della Stampa* già del banchiere *Wedekin,* eretto (1838) dall'arch. Camporesi per il governo di Gregorio XVI a sede della posta pontificia e ornato dalle magnifiche colonne ioniche del foro di Veio (la grande città etrusca rivale di Roma distrutta dal Dittatore Furio Camillo nel 296 a. c.) in quel tempo appunto tornata alla luce.

Dall'altro lato (Sud) è la piccola *chiesa di S. Bartolomeo* della confraternita dei Bergamaschi, eretta ove era, fino al sec. XVIII, l'antico ospedale dei pazzi, nel quale si volle da alcuni sia stato ricoverato anche l'infelice Torquato Tasso.

Poi è il

palazzo Ferraioli, grossa massa non spiacente, già residenza, sotto l'impero, del cardinale Fesch, zio dell'imperatore e ambasciatore di Francia. Nel mezzo della piazza è la *colonna* (descrizione nella *Guida*), con sopra la statua di S. Paolo che prese il posto di quella di Marco Aurelio. Avanti ad essa è la elegante *fontana* di Giacomo della Porta, quasi inavvertita dal movimento della vita del giorno, ma impronta cittadina di grazia semplice e leggiadra: una gran vasca di marmo portasanta, più volte copiata nelle fontane posteriori, con agli estremi due coppie di delfini, intrecciati con le code nel concavo di una conchiglia.

Di qui il Corso, congiungente i due centri massimi di piazza Colonna e di piazza Venezia, è veramente il luogo più affollato, a tutte le ore, della città: « il cuore di Roma ».

Quasi subito — dopo il palazzo in costruzione della Banca Commerciale Italiana e la via Marco Minghetti (ov'è in fondo, il *teatro Quirino*) — si giunge a

piazza Sciarra, dalla quale in poi la linea stradale forma il confine tra il rione Trevi (la via delle Muratte, a sinistra, conduce direttamente alla celebre fontana) e il rione Pigna a destra. La piazza ha il nome dalla famiglia di Sciarra Colonna, il terribile patrizio del Trecento che catturò in Anagni il vecchio pontefice Bonifacio VIII; che coronò poi imperatore in S. Pietro Ludovico il Bavaro e che dovè fuggire con questi, scacciato dal popolo romano.

Il severo *palazzo Sciarra* (v. sulla loggia le *colonne* scalpellate) è dei primi del Seicento ed è giudicato il capolavoro di Flaminio Ponzio e l'ultimo bel lavoro del '500, principiare dall'arte barocca. Il portone, non scevro di elementi di quest'arte, ma leggiero e piacevole, è opera posteriore attribuita ad Antonio Labacco, e fu a suo tempo portato alle stelle come manifestazione suprema di bellezza, ottava addirittura meraviglia del mondo; il popolo la fantasticò fatto d'un sol pezzo e i forestieri si recavano ad ammirarlo appena giunti a Roma e si affrettavano a farsene vanto con gli amici lontani. Oggi dà accesso alla direzione del « Giornale d'Italia » e nessuno quasi dei tanti che vi entrano e vi si fermano dinanzi senza neppure osservarlo, sa di quei passati furori! « Non è il mondan rumore altro che un fiato di vento! ». Il cortile è opera moderna dell'arch. Settimi (1857).

Dirimpetto è il bel palazzo moderno, con la elegante loggia a rosoni, della *Cassa di Risparmio*, dell'arch. Cipolla (1872).

Chi si ferma sull'angolo del palazzo Sciarra (ov'è il chiosco) dinanzi alla via del Caravita e volge gli occhi alla chiesa di Santo Ignazio cui essa conduce, vede su di questa, infissa alla base di una lunga asta rossa di legno, una grossa sfera che serve all'Osservatorio del Collegio Romano, ivi posto, per segnalare alle campane della città e al cannone del Gianicolo il mezzogiorno. In quel momento la piazzetta si empie di gente e lo spettacolo della folla di citta-

dini attenti curiosamente in alto, con l'orologio pronto nelle mani, in attesa che la sfera, issata sull'asta si abbassi allo scoccare preciso dell'ora, non è dei meno caratteristici della strada e della vita romana.

Segue la

piazza S. Marcello (il visitatore che ha visto, già sul Corso, quelle di San Carlo, Goldoni, in Lucina e Sciarra, noti questo tipo caratteristico di strette piazze che altro non sono se non allargamenti della via, ben lontane dalle immense aree dei nostri giorni). Quivi notevole, a sin., per il buon barocco del cornicione e delle finestre (Tommaso De Marchis; metà sec. XVIII) il *palazzo Mellini* (oggi Cagiati) accompagnato ottimamente in questi ultimi anni dal *sottoportico* che congiunge il Corso alle vie retrostanti.

Poi è la

chiesa di S. Marcello. (Nella *Guida* se ne fa la descrizione).

Dirimpetto alla chiesa è il

palazzo Simonetti, poi — come palesano i draghi e le tre bande del cornicione — dei Boncompagni Ludovisi, nel quale fece per molti anni sfoggio di splendore regale il celebre mondano cardinale de Bernis, ambasciatore a Roma di Luigi XV. La facciata è di Alessandro Specchi, l'autore della scalinata di piazza di Spagna. Oggi il palazzo è sede del *Banco di Roma* (bel salone).

La stradina da lato, che costeggia il palazzo, ha conservato sola, e non certo per merito delle sue dimensioni, la memoria dell'antico nome di *via Lata* che già ebbe il corso; e un'altra tenue memoria essa conserva in basso sull'angolo del palazzo Simonetti:

la *fontanella del Facchino,* nella quale un robusto romano del '500, vestito col berretto e col costume della sua potente corporazione, regge con le mani un barilotto onde zampilla l'acqua nella piccola conca; il « facchino » fu già interlocutore anch'esso nei famosi dialoghi satirici delle statue care ai sapienti e alla plebe (Pasquino, Marforio, l'abate Luigi, madama Lucrezia) ed interessò particolarmente lo spirito credulone del popolo per la comune opinione che fossero in esso riprodotte schernevolmente le sembianze di Martin Lutero. (La via Lata conduce alla piazza del Collegio Romano).

Dirimpetto, sul Corso, è una modesta costruzione del tempo di Urbano VIII Barberini, poi, a destra, è la

chiesa di S. Maria in Via Lata. (Descrizione nella *Guida*)

Segue il

palazzo Doria, massimo esempio romano di stile rococò, non grave nè urtante per le sobrie e delicate bizzarrie, piacevolissimo anzi negli eleganti gruppi di finestre, nelle mosse curve, nei disegni degli ornati. La finestra del primo piano e i tre portoni che — sormontati dalle grandi conchiglie — sorreggono le loggie curve, sono accompagnati rispettivamente da colonnine e colonne con capitelli jonici e corinzi, nei quali ultimi, in luogo del fogliame consueto allo stile, sono elegantemente disposti i gigli di casa Pamphili. Questi, con la colomba pamphilia portante nel becco l'ulivo, ornano la facciata, il cui insieme capriccioso ma organico, è la miglior prova dell'altezza cui quell'arte bizzarra seppe elevarsi quando fu trattata da uomini di buon gusto e di sano equilibrio.

Il palazzo sorse nel 1435 per i cardinali titolari della vicina diaconia di S. Maria in Via Lata; venuto più tardi in proprietà del card. Fazio Santore, questi vi fece tali abbellimenti che Guido II, recatosi a fargli visita, lo indusse a farne dono a Francesco Maria Della Rovere, duca d'Urbino, suo nipote; del che il cardinale, un po' per l'irritazione dell'estorto dono, un po' perchè pare il papa non lo compensasse neppure com'egli aveva sperato, morì poco dopo di crepacuore.

Il palazzo, divenuto palazzo d'Urbino, ebbe, dicesi dal Bramante, l'ornamento del magnifico *cortile,* il più signorile di Roma col suo bel giardino dalle grandi palme e le arcate di colonne doriche adunate intorno come per una cerimonia spagnolescamente regale. Subito dopo infatti vi risiedette — e forse non ebbe mai più intonata sede — l'ambasciata di Spagna, di Carlo V e di Filippo II, che, tra gli altri, resse per lunghi anni il Conte di Olivares, padre del Celebre Conte duca (Don Gasparo Guzman, il grande ministro di Filippo IV) che nacque appunto in questo palazzo, il quale passato poi agli Aldobrandini, ai Pamphili e per essi ai Doria, ebbe nel 1640 la facciata attuale del Valvassori; più tardi nell'800 fu la

sede del governatore francese di Roma, il famoso generale de Miollis (quegli che arrestò Pio VII il 16 Luglio 1809) e vide con esso gli splendori delle feste napoleoniche; oggi è sede di una delle più belle gallerie private di Roma (Descrizione nella *Guida*).

Dirimpetto al palazzo Doria è il

palazzo Odescalchi, la moderna facciata del quale, su disegno dello stesso principe Don Baldassarre, proprietario, è una accurata riproduzione dei palazzi fiorentini del '500 in tutta la suggestiva, graziosa maestà del loro stile. Ma quale stridente invasione nel Corso di Roma! Sembra perfino impossibile che uomini di tanto gusto artistico non abbiano veduto la inconciliabilità di quella massa grigia d'un'altra splendida arte con questa via barocca, con questo ambiente così ancora palpitante di Sei e di Settecento, davanti al capolavoro romano — e forse italiano — del rococò francese.

Segue, anche dirimpetto al palazzo Doria, il

palazzo Salviati (già degli Aldobrandini, poi Nevers), col bel prospetto, tra barocco e rococò, di Carlo Rainaldi (sec. XVII; nota l'ornatissimo cornicione). Fu acquistato da Luigi XIV come sede dell'Accademia di Francia che vi risiedette fino al passaggio nel palazzo Medici alla Trinità dei Monti. Più tardi, nel palazzo ove ancora spiravano gli entusiasmi dei giovani artisti, Luigi Bonaparte, ex-re d'Olanda, venne a riposare dal tumulto d'una fantastica vita, mentre poco oltre, sull'angolo di Piazza Venezia nel

palazzo Bonaparte (già Rinuccini e d'Aste) — che ancora oggi, scuro, chiuso, severo, ornato dalle grandi conchiglie simboliche dell'eternità, sembra portare senza fine il lutto dell'uomo fatale — passava più di venti anni, nella sospettosa ospitalità del Governo pontificio, Madama Letizia, la côrsa Niobe, madre di Napoleone. Fino a qualche anno fa i vecchi romani ricordavano ancora la figura dolente che passava lunghe ore del giorno a guardare il passeggio della strada, seduta nella loggia coperta dell'angolo. Morta lei (1836) e celebrati i suoi funerali nella chiesa di S. Maria in Via Lata, il palazzo si spense e tuttora tace religiosamente.

Il Corso sbocca qui nella piazza di Venezia dinanzi all'apoteosi italica — la mole Vittoriana del nuovo Campidoglio — e al turrito palazzo della prima gloria nazionale a Venezia.

FULBERTO VIVALDI.

LA STANDARDIZZAZIONE NELL'INDUSTRIA DELLE GOMME.

Ci si avvia anche in Italia alla standardizzazione dei prodotti automobilistici? Per intanto s'è nominata una Commissione ministeriale, ciò che è molto comune e molto poco; ma la Commissione ha già stesa una relazione per quanto riguarda le gomme — per ora le sole gomme piene — e ciò è già meglio. Speriamo che le proposte della relazione siano tradotte in realtà, e sarà un bel passo.

La relazione rileva la necessità di ridurre l'esagerata quantità di misure, che le varie Case producevano senza curarsi le une delle altre.

« L'unificazione — essa dice — ha per scopo principale di economizzare le materie prime, di facilitare la lavorazione e la riproduzione del materiale, di ridurre la mano d'opera. Il suo risultato è il buon mercato, l'intercambiabilità del materiale, e, quindi, piccole scorte di materiali di ricambio. L'unificazione non deve però spingersi al punto di impedire di studiare nuovi tipi e di migliorare quelli esistenti ».

Nei riguardi delle gomme piene le proposte formulate sono le seguenti:

1. Adozione delle seguenti misure di diametri per le nuove costruzioni di autocarri: mm. 900, 790, 751, 720, 670, 590, lasciando libertà di usare altri diametri per gli autoveicoli destinati all'Estero, allo scopo di non intralciare l'esportazione.

2. adozione delle seguenti larghezze delle armature: mm. 90, 100, 110, 120, 130, 140, 150, 160, 175, 195, 205, 225, 245; oltre la larghezza 245, le larghezze dovrebbero variare con una progressione di 10 in 10 mm.;

3. abolire le misure nominali delle gomme piene, che d'ora innanzi dovrebbero esser distinte dalla misura del diametro interno e dalla larghezza dell'armatura, espresse in millimetri;

4. fissare un periodo di tre anni per la graduale trasformazione delle misure delle ruote degli autocarri in uso presso i nostri servizi pubblici. Dovrebbe essere vietata in Italia la circolazione degli autoveicoli aventi ruote delle misure non modificate.

L'ITALIA IN ALBANIA

DALLE MULATTIERE ALBANESI ALLE STRADE ITALIANE.

Tra tutte le terre ove sventola il tricolore e che il sangue dei nostri soldati ha fatto nostre, l'Albania è la più dimenticata. Albania? Hic sunt leones. *Eppure essa è il più naturale prolungamento dell'Italia verso l'Oriente, e l'Italia vi ha compiuto una grande opera che è quasi sconosciuta: opera soprattutto stradale. Di queste strade abbiamo voluto dare un'idea ai nostri lettori, come logica appendice a ciò che, in queste pagine e nella* Rivista del T. C. I., *si è detto delle strade militari italiane: e strade italiane sono anche queste. Essi scorreranno con interesse queste pagine scritte da Pio de Flaviis, che, in qualità d'ufficiale del Genio, cooperò negli anni di guerra alla costruzione della rete albanese.*

Durante la guerra molti rimproveri sono stati mossi al Governo per non aver saputo mettere in giusto valore gli sforzi prodigiosi compiuti dall'Italia.

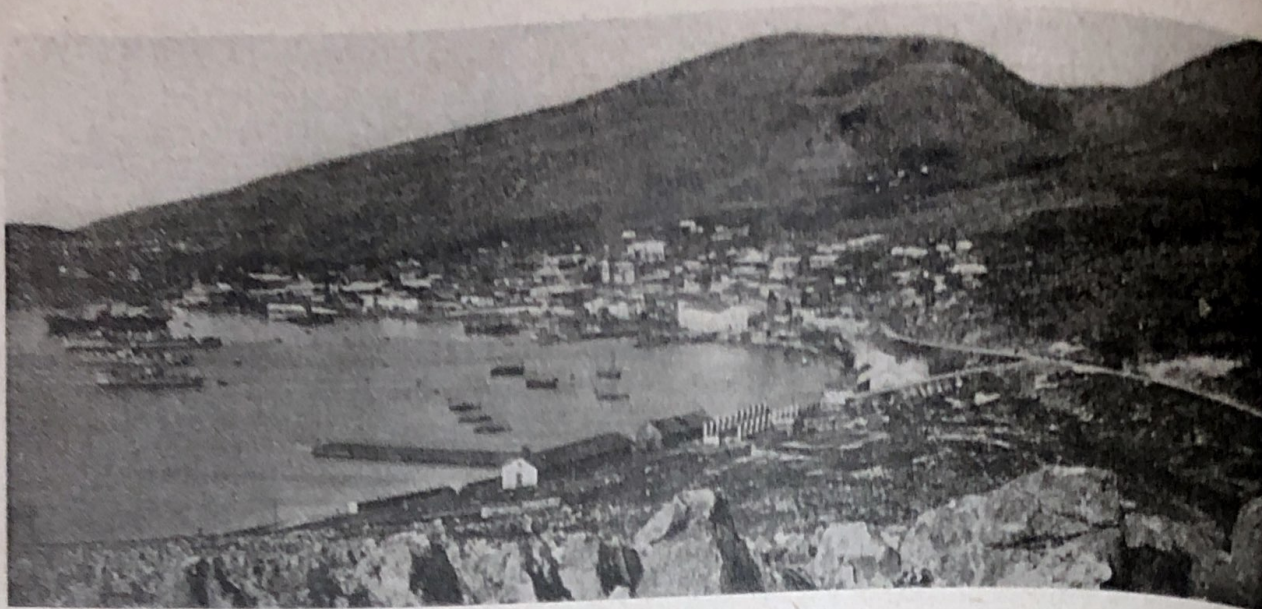
La *propaganda* presso gli Alleati e... l'Associato, e presso i neutri, è stata, a giudizio di tutti, mal condotta, per vie insicure, con scarsi mezzi e con timida voce: pareva quasi che un sentimento di modestia paralizzasse in noi stessi ogni riconoscimento dell'opera nostra. Rara virtù la modestia! Non solamente gli stranieri ignorano la miglior parte del nostro sforzo eroico; ma gli stessi italiani.

Parole semplici, per la semplice esposizione di fatti ne abbiam sentite poche.

Che cosa sanno, gli italiani — a voler parlare solo di un campo d'azione *à côté*, per dir così, della nostra guerra nazionale — della vasta e complessa opera svolta dall'Italia in Albania? Durante la guerra silenzio quasi assoluto: come per far dimenticare che l'Italia osasse avere delle aspirazioni oltre mare. Ora? Ora non se ne parla... forse per non compromettere le decisioni di Parigi.

E così, quando fra il continuo succedersi delle più contradditorie indiscrezioni intorno a quella che dovrà essere per noi la soluzione del problema adriatico, qualcuno accenna a compensi che ci sarebbero concessi in Albania, non pochi sono coloro che giurano in una nuova prova della generosità dei nostri alleati, ignorando, o quasi, quale profusione di milioni e di lavoro ci sia costata e ci costi quella zona di Albania da noi occupata.

Quasi tutta l'opera compiuta dai nostri soldati in quella regione è ignorata: un tempo si proibiva persino di far sapere che laggiù, a non correre rischi peggiori, c'era pur sempre quello della malaria!

Che cosa si è detto — per esempio — dell'opera dei nostri soldati nelle tragiche giornate della ritirata serba? Era il terribile esodo di tutto un popolo stremato dalla lunga

SANTI QUARANTA

Il piccolo villaggio tutto chiuso da colline va diventando una graziosa cittadina sul mare. Le casette si moltiplicano ogni giorno. La strada, che si scorge diretta verso l'interno, è la strada di Janina.

faticosa marcia attraverso regioni di uno squallore e di una inospitalità incredibili. Non era soltanto una ritirata militare, tragica di terrore, di fuga, di miseria, di sgomento: ma il fatale andare verso la fame di un popolo esausto.

I nostri soldati si prodigarono per alleviarne le sofferenze; affrontarono pericoli e disagi; corsero il rischio di un'epidemia colerica, e, tacitamente, colorirono di bontà e di fratellanza umana gli episodi più dolorosi di quel tragico esodo.

Poco se ne è saputo, perchè poco se ne è lasciato dire: così che oggi l'atteggiamento ostile assunto dai serbi verso di noi, solo a pochi dà l'amara stretta che la consapevolezza di una vera ingratitudine storica dovrebbe arrecare. E non soltanto milioni abbiamo profuso in Albania! Le prime vere durature impronte del lavoro umano le abbiamo impresse noi sulle rocce e sulle sabbie inospitali, disseminando per le squallide regioni piccoli obliati cimiteri italiani.

In buona o in mala fede gli alleati mostrano di commuoversi alle pretese dei delegati albanesi per l'indipendenza e l'unità della loro patria (così varia per la lingua, per razze, per costumi, per religioni!) e giustificheranno la insofferenza di costoro per ogni intromissione e per ogni protettorato straniero... tanto per ripagare con la stessa moneta dei serbi i benefici arrecati dall'Italia all'Albania!

Le antiche mulattiere.

Quando le prime truppe italiane sbarcarono a Valona si trovarono subito nelle maggiori difficoltà: non esistevano strade, non alloggi, non possibilità di comunicazioni con l'interno. Nessun'altra parte della penisola balcanica era tanto sprovvista di mezzi di comunicazione quanto l'Albania. Questo abbandono era giustificato dal carattere montagnoso del paese ed era il frutto della lunga incuria del governo turco e, non ultima causa, dell'ostilità degli abitanti per ogni forma di progresso. Non esisteva alcuna ferrovia. Le strade carrozzabili si contavano. Le due vie dirette verso l'est, da

UNA STRADA DI SANTI QUARANTA.

La strada principale del paese, fiancheggiata da casette di costruzione primitiva, ha richieste molte cure e molto lavoro, poichè era nel più completo abbandono.

ARMENI.

Piccolo villaggio albanese che era base di rifornimento per le nostre truppe di prima linea: accanto alle casette albanesi sorsero numerose baracche italiane.

Scutari a Prizzen, e da Durazzo a Monastir non erano — e ancora non sono in massima parte — che delle mulattiere.

Solo alcune strade dell'Albania meridionale avevano visto circolare qualche automobile. Si raccontava come un caso raro il fatto che, nel breve intervallo fra le due guerre balcaniche, un viaggiatore principesco era riuscito ad andare da Santi Quaranta a Monastir in un giorno.

Valona, che aveva circa 10 mila abitanti e 800 case; che era la residenza preferita dei ricchi proprietari albanesi mussulmani; che possedeva parecchi edifici pubblici, chiese, moschee, un bazar e perfino un museo archeologico; Valona nel cui porto facevano scalo, prima della guerra, tre compagnie di navigazione — l'Italiana « Puglia », la « Freslar » di Amburgo e il Lloyd Austriaco — Valona stessa era come isolata dall'interno, tutta circondata da folti boschi di ulivo, dai quali non si usciva per andare nell'entroterra che per difficili mulattiere, impraticabili nella cattiva stagione.

Fra Valona e Durazzo, infatti, non esisteva, e ancora non esiste, una strada continua; da Valona al mare la strada era accessibile alle vetture, ma nei dintorni stessi della città e da Artala, cittadina greca sulla laguna, certi passaggi erano pantanosi e nella stagione delle piogge diventavano assolutamente inguadabili. Da Valona a Santi Quaranta non si andava che attraverso mille difficoltà: la regione montagnosa seguiva la costa giungendo fino ad altezze di 2000 metri: dopo 18 ore di cavallo per strada mulattiera si giungeva alla Chimara, e da lì a Santi Quaranta occorrevano altre 12 ore.

Da Valona a Berat, settantacinque chilometri, la strada non era, e ancora non lo è, tutta carrozzabile.

A Tepeleni si arrivava seguendo una discreta mulattiera, traversando la Suchiza e la Vlaina, risalendo in seguito il torrente della stessa Vlaina per ridiscendere sulla Vojussa e guadarla presso Skoza. Poi la strada si elevava per una serie di sentieri scavati nella roccia calcarea e discendeva nuovamente nella vallata della Vojussa in prossimità di Tepeleni; ma prima di giungervi occorreva attraversare un ponte di pietra arditissimo.

Le strade italiane.

Per le condizioni di viabilità alle quali abbiamo accennato, il corpo di occupazione italiano, che dopo la ritirata da Durazzo dovette fortificarsi sulla Vojussa, si trovò di fronte all'assillante problema delle comunicazioni: l'inverno avrebbe reso difficilissimo, se non impossibile, il rifornimento delle truppe di prima linea.

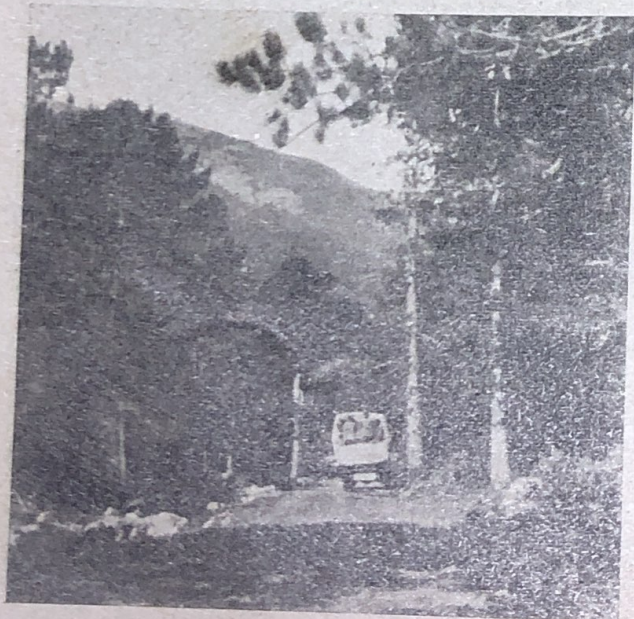
Il Genio Militare studiò il problema con alacre e lodevole rapidità; non soltanto dal punto di vista logistico e delle immediate necessità (rendere possibile l'incessante transito degli autoveicoli su le poche strade esistenti e principalmente su quella dal Porto

UNA CASA ALBANESE.

Sperduta nella vasta prateria la casetta colonica mostra quanto sia ancora primitiva, in Albania, l'arte edilizia.

a Valona); ma anche seguendo un criterio di utilità pratica per il dopoguerra. Si volle che la prodigiosa e vasta opera degli italiani lasciasse le vestigia indelebili di una civiltà nuova per un popolo ricco di leggendarie ed eroiche tradizioni, ma ancora insensibile, e quasi ostile, ad ogni idea di progresso; rassegnato al suo stato di inferiorità — pur vivendo così accosto alle civiltà occidentali — per indolenza innata e forse anche per calcolo. La bieca dominazione turca, la continua incertezza della propria sorte, non poco avevano contribuito a creare nella maggioranza degli albanesi — che temevano col loro lavoro di valorizzare il possesso straniero — quella mancanza di volontà e di spirito di iniziativa che solo possono spingere un popolo verso un migliore destino. Nè il governo oppressore aveva alcun interesse a dar luce di civiltà a un popolo che, una volta aperti gli occhi sul mondo e acquistata la coscienza della sua forza, avrebbe certo sentito con fiero impeto la necessità del riscatto nazionale.

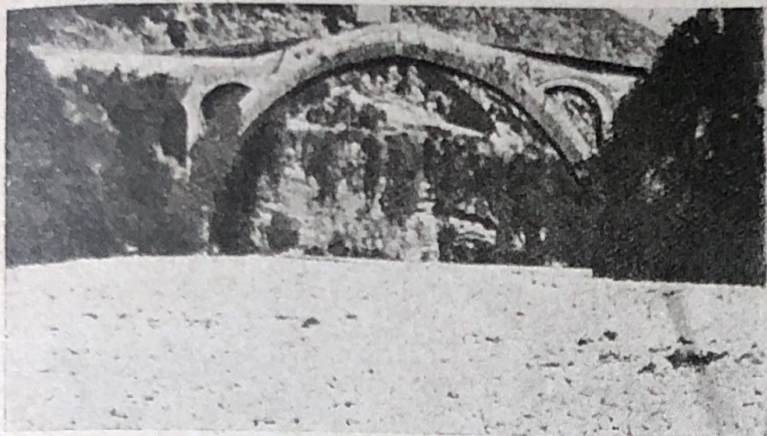
DELVINO.
La cittadina greca è fra le più graziose dell'Albania meridionale: paesaggio pittoresco e suggestivo.

Questa sorpassata e tirannica mentalità da oppressore non ebbe mai l'Italia — l'Italia che nel 1917 proclamò ad Argirocastro, malgrado la sorpresa e le ire alleate, l'indipendenza albanese —, e forte, generosa, civilizzatrice, volle insegnare a un popolo debole e fiacco le vie del lavoro e dell'operosità. L'Albania era il più chiaro esempio della necessità delle strade; canone di civiltà per il quale questa rivista compie opera di tenace propaganda.

IL PASSO DEL LOGORA.
Fu difficile tracciare la strada al passo del Logora; ma, felicemente superata ogni difficoltà, gli autocarri militari attraversano ora la magnifica pista.

Per necessità militare Valona fu allacciata alla Vojussa, presso Drisit, dove era la nostra testa di ponte, di contro alle forti posizioni austriache della Malakastra da noi espugnate nel luglio del 1918.

Intanto mentre ogni cura veniva dedicata al risanamento della cittadina albanese e numerose opere importanti venivano eseguite — dall'Acquedotto al Palazzo del Comando, dall'impianto della luce elettrica al Mercato — la mulattiera che conduceva a Tepeleni diventava una mirabile strada camionabile. La Suchiza veniva attraversata con un ponte in palafitte; le strisce scavate nella roccia, e che segnavano appena il cammino si trasformavano in una larga e arditissima strada a *tourniquets*.

L'occupazione di Santi Quaranta — e più tardi di Janina — allargò il respiro di Valona. Al tempo della dominazione turca esisteva già la strada Santi Quaranta-Janina e, per la verità, era la sola alla cui manutenzione il governo turco provvedesse con un discreto servizio di cantonieri. Nel 1913 esisteva anche un embrionale servizio pubblico di automobili fra Santi Quaranta e Janina.

È questa una delle più belle strade dell'Albania meridionale. Santi Quaranta al tempo della nostra occupazione era un piccolo vil-

PONTE SUL SERGIO.
È uno dei pochi ponti albanesi in muratura che ancora si trovi in buono stato. Il lettore può giudicare!

laggio di cento o duecento anime, con un porto eccellente su una rada ben difesa dai venti del nord e del sud, ma sprovvista di pontili. Non era che una strada fiancheggiata da casupole, alcune in pietra, altre in legno, di costruzione primitiva. Una chiesetta greco-ortodossa, qualche rustico albergo, una caserma turca, mezza distrutta durante le guerre balcaniche, e non altro.

Oggi Santi Quaranta possiede numerosi pontili; si snoda sul lido snella e pittoresca, tutta chiusa fra colline calcaree che ne vietano l'ulteriore sviluppo. Vi sorgono villette e costruzioni militari. Sprovvista di acqua potabile avrà presto — se già non ha — il suo acquedotto. È risorta entro e fuori la cinta di un antico e massiceio castello: come viva vegetazione che rinasca fra le rovine e si espanda. Vi affluisce vita e commercio dall'interno e dalla vicina isola di Corfù, oltre il gran traffico militare di questi ultimi anni, poichè serviva da base navale per le truppe dell'Albania Meridionale e, in gran parte, anche per la Macedonia.

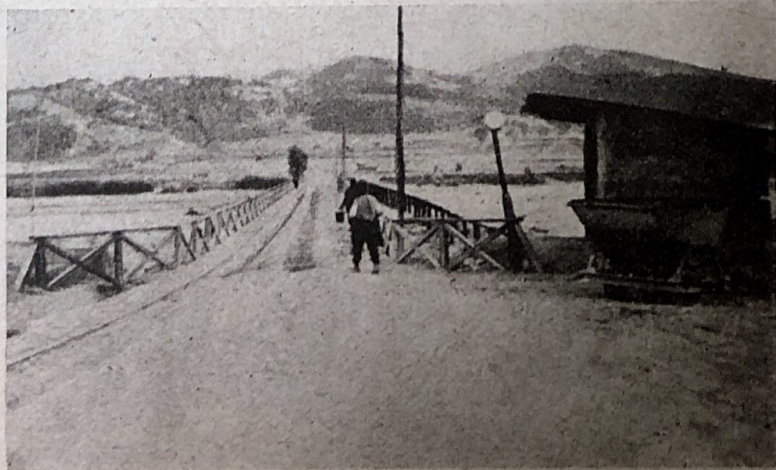
È da Santi Quaranta che parte la strada per Janina, lunga 109 km. Attraversate alcune colline penetra nella piana di Delvino, alla cui estremità occidentale si trova la cittadina omonima a 240 metri sul livello del mare: da questo punto la strada si eleva descrivendo grandi curve per raggiungere, alla stretta di Muzina, 600 metri d'altezza. Ridiscende in seguito a trecento metri, con un continuo succedersi di curve tagliate nel fianco di colline calcaree, nell'ampia e verdeggiante piana del Drynos. A Georgiucates si dirama per Argirocastro e per Tepeleni; all'estremità est della piana di Kalamas, ricca di pascoli e di coltivazioni a mais, si biforca per Monastir. Risale quindi a 640 metri di altezza per ridiscendere ancora nel bacino di Janina e traversare su un viadotto lungo circa un chilometro la depressione pantanosa a traverso la quale si disperdono le acque del Lago di Janina.

La strada è veramente pittoresca. Nella rapida discesa dalla stretta di Muzina si scorgono, aggrappati alle colline, paeselli solcati da piccole stradicciuole, dalle casette spesso di un azzurro cupo, nei quali si indovina il ritmo monotono di una vita semplice e umile: veri paesaggi da presepe.

Abbandonata dai turchi, la viabilità vi era un mito: nelle piane le inondazioni erano frequentissime e le interruzioni continue.

Da tre anni l'Italia vi prodiga cure infinite: vi lavorano soldati e indigeni, ai quali è stato dato così il mezzo di guadagnarsi il grano di cui erano sprovvisti. Tutta la strada che corre in pianura è stata rialzata; sono stati costruiti nuovi ponti, fra i quali due in ferro tipo Eiffel.

Così da Valona, per Tepeleni, si poteva andare a Santi Quaranta: ma la strada era all'interno e lunga.

Il Genio Militare volle nei primi mesi del 1918 aprirne una che, abbreviando di molto il percorso, allacciasse Valona a Santi Qua-

PONTE DI PENKOVA SULLA SUCHIZA.
Questo ponte in legno, costruito dai pontieri del genio, ha ricongiunto l'entroterra con Valona. Si scorge il binario della Decauville, che fa regolare servizio di trasporto di viveri per le truppe che sono nell'interno. Non di rado i vagoncini servirono da tradotta militare.

ranta lungo il mare: le difficoltà erano moltissime. Bisognava superare il passo del Logora, un.... passo difficile. Tuttavia i battaglioni territoriali del XVI Corpo d'Armata e numerose compagnie del Genio vi lavorarono con accanimento: in circa due mesi la strada fu inaugurata.

LA LAGUNA DI ARTA.

Il brullo paesaggio della laguna di Arta è riprodotto in tutta la sua squallida eloquenza. La Transbalcanica Valona-Monastir vi passerà a qualche chilometro: Arta, la cittadina greca sulla laguna, avrà la sua stazione ferroviaria. Da notare sulla fotografia il rozzo ponte albanese.

Dal porto a Punta Ramek la strada è pittoresca come quelle della nostra Riviera ligure; sorpassato con geniale arditezza il passo di Logora scende alla Chimara e segue per un tratto il mare fino a Porto Palermo, per addentrarsi di nuovo rapida e snella verso Santi Quaranta.

I ridenti paeselli della Chimara, una delle regioni più pittoresche dell'Albania Meridionale, sono ora riallacciati a Valona e a Santi Quaranta con grande vantaggio del commercio degli olii, degli agrumi, degli altri prodotti agricoli: facilità di scambi che per secoli fu un sogno!

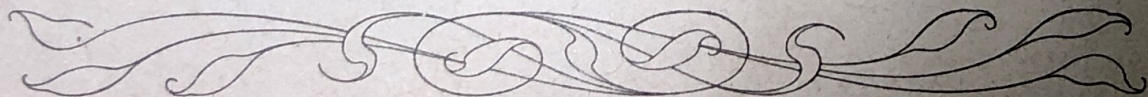
Abbiamo appena accennato, in questo articolo, al lavoro degli italiani in Albania. Ma il tema non si esaurisce. Ci siamo occupati soltanto del problema delle comunicazioni, che per questa importante regione della penisola balcanica è problema di interesse capitale. Chilometri e chilometri di ferrovia *Decauville* percorrono gli squallidi dintorni di Valona, facendo affluire al suo porto, che può e deve avere un grande sviluppo, vita e traffici.

Superate le necessità militari, queste audaci Decauville potranno servire utilmente al commercio indigeno. Ferve da parecchi mesi, intenso e febbrile, il lavoro per una ferrovia a scartamento normale, transbalcanica: da Valona a Monastir, grandioso progetto di ideazione e di attuazione italiana, di cui, chi sa perchè, non si parla!

L'Italia ha promesso — ed ha già in gran parte mantenuto — una collaborazione più che fraterna. Gli albanesi hanno diritto alla loro indipendenza, ma hanno anche bisogno di esempio, di guida e di consiglio.

I loro delegati alla conferenza farebbero buona figura a tenerne conto: e ad apprezzare nel giusto valore quella che è stata l'azione italiana, soccorritrice, incitatrice, fattiva, senza velleità di malinteso protezionismo. Coloro che han vissuto in Albania — nei duri anni di guerra che laggiù sembravan tanto più lunghi! — troveranno incomplete queste note: in esse è accennato solo di scorcio all'energica soluzione del grave problema delle comunicazioni. Ma l'Italia ha fatto di più, anche se attraverso qualche errore: ha dato scuole, ha dato viveri, ha dato sviluppo all'agricoltura, ha dato sani e democratici ordinamenti economici e sociali a un popolo che viveva nel più doloroso abbandono. Ha dato l'esempio delle civili convivenze, del rispetto a ogni culto, a ogni razza, a ogni costume! La travagliata storia albanese mai conobbe più serena pausa di vita e di progresso; mentre intorno l'incendio della guerra mondiale avvampava tragicamente!

Coloro che han vissuto laggiù, ripenseranno con fiero animo al sacrificio compiuto; a l'umile, costante, faticoso tributo dato dai nostri soldati — c'era da ricordare le amare fatiche dei nostri emigranti!.. — pazienti e tenaci artefici di civiltà!

PIO DE FLAVIIS.

PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE

Se il creare un buon regolamento di circolazione — e soprattutto il saperlo far rispettare —, se il consigliare ai pedoni buone norme che rechino l'ordine nel caos dell'intenso movimento di veicoli che caratterizza le nostre principali città, può largamente contribuire ad attenuare quello che può chiamarsi il pericolo della strada (1), non può tuttavia asserirsi che per queste sole vie sia dato raggiungere lo scopo.

Anche qui, come in cento altri casi, la adozione di diversi metodi che armonicamente mirino a raggiungere un unico intento non può non riuscire sommamente proficua, tanto più che i vari provvedimenti non sono di tal natura da escludersi reciprocamente, ed anzi tutti riusciranno egualmente lodevoli purchè lo scopo si raggiunga.

Ecco dunque — a titolo d'esempio ed anche perchè il conoscere quanto in argomento si è tentato altrove possa esser incentivo fra noi a far altrettanto e di meglio — ecco alcuni dei provvedimenti che all'estero furono già sperimentati con buon esito, e che hanno colà giovato a migliorare le condizioni della circolazione.

Incominciamo da ciò che riguarda la circolazione urbana. L'adozione delle forti velocità che si ottengono coi veicoli a motore, siano essi tramvie o automobili, ha reso particolarmente pericolosi quelli che erano già punti delicati del transito stradale, e cioè gli incroci di arterie importanti e gli sbocchi ad angolo retto di un'arteria in un'altra egualmente importante.

Nell'uno e nell'altro dei casi il tracciato ad angoli retti, che in generale informa le nostre reti stradali, aggrava vieppiù quello che sarebbe già grave, e cioè il concorrere o l'intersecarsi di due linee di traffico. Le visuali libere che il conducente del veicolo ha innanzi a sè sono assai ristrette in causa degli alti edifici che limitano le strade, e nel breve campo visivo, grazie alle velocità raggiunte dai veicoli a motore, la via può improvvisamente essere sbarrata da un ostacolo imprevisto, che non sempre la potenza dei freni e la prontezza del conducente riesce a scansare.

Ecco perchè a questi punti in particolare si è rivolta l'attenzione dei pratici allo scopo di attenuare, se non di togliere, i pericoli sovraccennati.

***

Circa gli incroci di strade a forte traffico è noto quanto già si praticò nelle principali metropoli d'Europa ed anche in qualche città italiana. Due o più guardie di polizia stanno al centro del crocicchio e fanno avanzare od arrestare alternativamente le due correnti di veicoli. Praticamente però tale metodo presenta parecchi inconvenienti: primo fra tutti quello che chi provvede alla sicurezza del traffico è esposto ad esser la vittima designata di chi non intenda rispettare le stesse norme di circolazione. Basta l'imprudenza o l'audacia di qualche conducente

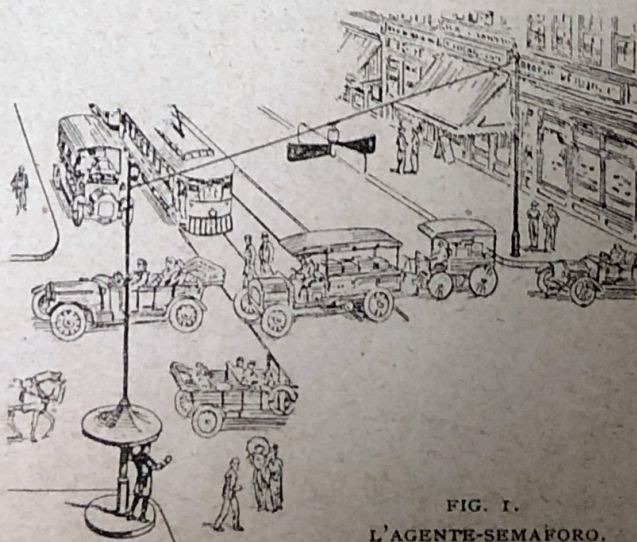



FIG. 1. L'AGENTE-SEMAFORO.

(1) Vedi *Le Vie d'Italia*, giugno, luglio 1919.

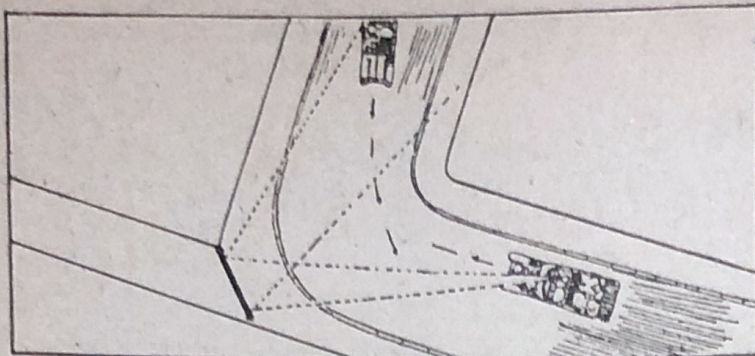



FIG. 2. - LO SPECCHIO SEGNALATORE.

ribelle perchè l'agente di polizia sia malmenato e fors'anco travolto. Come facilmente si comprende del resto chi si trova continuamente in pericolo non può dedicarsi colla serenità che sarebbe necessaria al difficile compito di regolare la circolazione.

Poi v'è un'altra considerazione, più modesta questa, ma pure di non piccola importanza. Il braccio segnalatore si stanca facilmente e in brev'ora l'agente, se pure conserva la prontezza d'occhio necessaria per orientarsi nel turbine dei veicoli e impartire le necessarie disposizioni, non possiede più la vigoria fisica necessaria per dare con altrettanta prontezza ai veicoli il segnale convenuto. Si aggiunga che il dover rimanere nell'inferno stradale in ogni tempo, e cioè anche in caso di intemperie moleste, di piogge prolungate, non contribuisce a render facile e proficuo il servizio di queste guardie.

Si è perciò pensato a collocare l'agente in una speciale cabina elevata sul marciapiedi. Di qui, protetto dalle intemperie e dai pericoli del traffico, egli può manovrare un sistema di semafori, come quello indicato nella fig. 1. Si tratta di quattro bracci segnalatori disposti a croce e sospesi ad un cavo teso diagonalmente sul crocicchio. Tali bracci sono lunghi circa 90 cm.: sono coloriti in rosso sulle due facce, quelli che si trovano su uno stesso diametro, mentre gli altri sono verniciati in bianco. Per rendere visibile durante la notte il semaforo le ali sono munite rispettivamente di lampade rosse o bianche a seconda del colore del braccio che devono sostituire.

Il semaforo con opportuni dispositivi viene manovrato, come si è detto, dalla cabina situata sul marciapiedi. Esso viene di volta in volta girato di novanta gradi in modo da mostrare alternativamente alle due direzioni stradali che si incrociano le facce rosse delle ali, che significano « arresto ». Com'è naturale, contemporaneamente, all'altra direzione si presentano le facce bianche che segnano « via libera ». Nei periodi di tempo in cui il transito è meno intenso e può avvenire senza la sorveglianza della polizia le ali del semaforo si dispongono diagonalmente.

***

I pericoli degli svolti bruschi delle strade e degli sbocchi ad angolo retto di un'arteria in un'altra vengono attenuati coll'applicazione di specchi e riflettori. Già il Touring Club di Francia ha adottato tale provvedimento con successo sulla strada della Cornice tra Mentone e Ventimiglia, dove gli infortuni frequentissimi dovuti alle strettissime svolte di quella strada, riuscirono notevolmente diminuiti. In Inghilterra in Malmesbury si applicò un grande specchio di 1,5 × 2,4 m. ad uno svolto di strada ad angolo strettissimo (fig. 2-3). Lo specchio poggia col lato più lungo su due sostegni verticali ad altezza tale da non ostacolare il transito dei pedoni sotto di esso.

Il provvedimento si è dimostrato conveniente, salvo che la costruzione di specchi destinati a questi scopi ancora richiede qualche perfezionamento. L'ordinaria argentatura si ossida per effetto delle intemperie; il sottile strato protettore che si applica

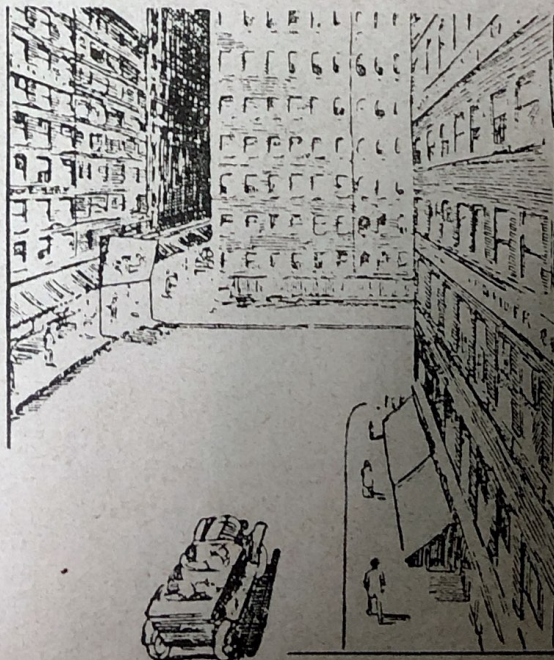



FIG. 3. - SPECCHIO SEGNALATORE.

per lo più dietro lo specchio è pure insufficiente: esso deve farsi più grosso e di tal composizione che anche i forti calori non lo danneggino. Il vetro dello specchio deve pure aver notevole spessore perchè lo specchio non si spezzi o non possa venir danneggiato facilmente da malintenzionati: d'altra parte il cristallo non deve superare un certo spessore, poichè altrimenti per effetto della rifrazione si avrebbero immagini doppie. Perciò si è proposto da taluno di usare piccoli specchi convessi che permettano di diminuire le dimensioni, pure consentendo un vasto campo visuale. Altri vorrebbe sostituire riflettori metallici, considerando che non tanto occorre l'immagine nitida del veicolo che s'avanza sulla strada contigua, quanto il fantasma di esso quale può essere dato anche da un riflettore metallico. Ad ogni modo la questione è aperta e varrebbe la pena di approfondirla.

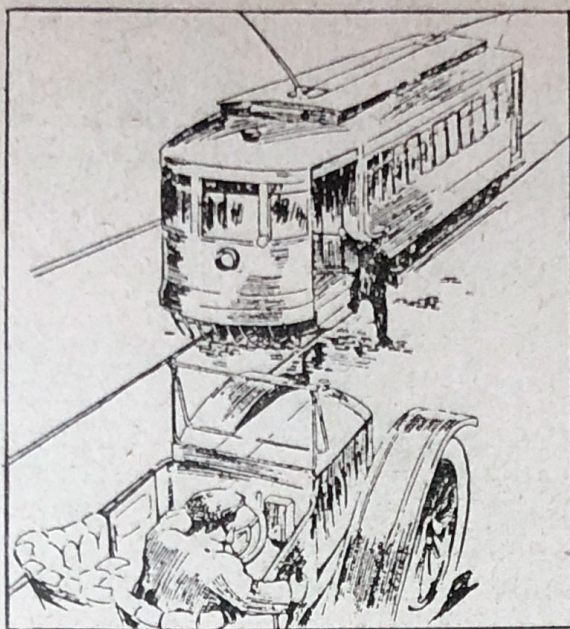



FIG. 4. - AUTOMOBILE CHE SORPASSA UN TRAM.

*
* *

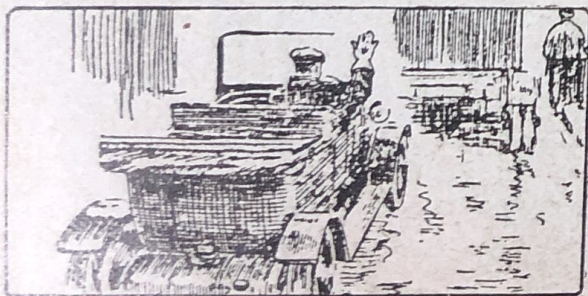
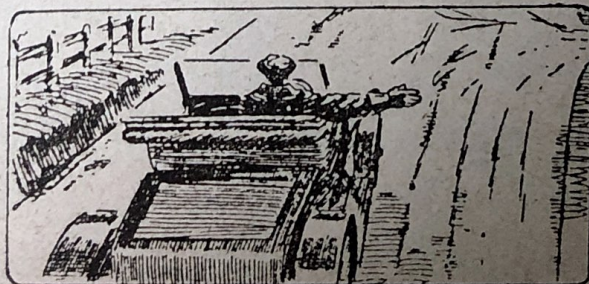
I pericoli della strada però non si limitano a quelli che sopra accennammo e che riguardano quei punti di circolazione che abbiamo chiamato delicati. Anche nel più bel rettilineo, sulla strada più ampia possono nascere pericoli per i pedoni e pei veicoli stessi se non interviene anche qui qualche opportuna norma regolatrice.

Anzitutto la coesistenza sulla stessa strada di veicoli vincolati al percorso, come sono le tramvie, e di veicoli liberi e rapidissimi come gli automobili, presenta una incompatibilità che vuol pure essere considerata, perchè causa di molteplici incidenti.

La tramvia è un veicolo essenzialmente perturbatore della circolazione. Con tutte le apparenze di volerla incanalare tra le linee invariabili delle sue rotaie la tramvia è una delle maggiori cause di irregolarità e di accidenti nel traffico delle vie urbane.

Ed infatti vedetelo. Si supponga di collocare i binari delle tramvie al limite esterno della carreggiata, affinchè il passeggero che scende dal veicolo si trovi immediatamente presso il marciapiede e non deva traversare il percorso degli altri veicoli. Si sarà così ben provveduto a questo riguardo, ma si sarà reso impossibile a chi usufruisce di carrozze, di automobili, di carri di accostarsi al marciapiede per scaricarvi passeggeri o merci, senza con ciò intralciare la regolarità della circolazione tramviaria.

Perciò in generale si è adottato il provvedimento di collocare i binari sulla mezzaria della carreggiata, creando, dove è possibile, un'apposita zona per la circolazione tramviaria, altrimenti tenendoli nella sede stradale ordinaria. Le cose però non vanno meglio. E chi paga la spesa del provvedimento è il passeggero che scendendo dalla tramvia deve mettere in atto tutta la sua oculatezza per non essere investito dagli altri veicoli.

Ma non basta. Altre cause perturbatrici della circolazione reca con sè il mescolare il traffico tramviario col traffico ordinario.

"ARRESTO". FIG. 5-6. - SEGNALAZIONI INGLESI. "SVOLTA".

Avanti tutto si viene ad escludere la circolazione dei veicoli ordinari da una zona della strada che deve lasciarsi libera per non intralciare il percorso delle tramvie. Ciò tuttavia non avrebbe grande importanza se la circolazione delle tramvie potesse avvenire in modo continuo. No: chè anzi la stessa natura del loro servizio fa sì che tali veicoli devano arrestarsi frequentemente, che ne scendano passeggeri che si devono scansare, che insomma ne nascano perturbazioni alla circolazione.

FIG. 7-8. - SEGNALAZIONI INGLESI: "PASSATE AVANTI!" E "RETROMARCIA".

I rapporti fra tramvie e veicoli automotori sono poi assolutamente... tesi. Gli automobili si trovano spesso nella condizione di dover sopravanzare le tramvie, le quali, come si sa, hanno una velocità forte, ma che soffre quant'altra mai di frequenti irregolarità, appunto pel frequente salire e scendere dei passeggeri. Fintantochè tramvia ed automobile corrono di conserva non nascono inconvenienti. Non appena la tramvia rallenti, e poi si arresti, l'autoveicolo si trova nella necessità di sorpassare la tramvia.

È allora che nasce il maggior numero di accidenti. In una strada dove i veicoli tengano la destra, l'automobile è tentata di sopravanzare la tramvia oltrepassandola sulla destra: e spesso va a scontrarsi colla tramvia che viene in senso opposto sul binario contiguo.

Che se invece preferisse sorpassare la tramvia tenendosi sulla sinistra di essa molto probabilmente ne soffrirebbero i passeggeri che scendono dalla vettura tramviaria (fig. 4).

Una prescrizione adottata per ovviare a simili inconvenienti, ma che però non pare troppo rispettata, vieta agli autoveicoli di oltrepassare la tramvia portandosi nella zona in cui il traffico avviene in senso opposto. Non solo: ma allorchè il veicolo tramviario si arresta, l'automobile deve pure arrestarsi tre metri più indietro della tramvia, fintanto che la tramvia stessa abbia lasciato o preso i passeggeri. Ciò avvenuto, il veicolo a motore può proseguire la sua marcia.

* * *

Di grande importanza per la regolarità della circolazione sono i segnali che i conducenti dei veicoli si scambiano tra loro per comunicarsi reciprocamente le loro intenzioni. Tali segnali sono consueti pressochè ovunque. Solo hanno il difetto di non essere ovunque uniformi. Ora, se è difficile raggiunger l'ideale degli esperantisti, quello cioè di stabilire un linguaggio comune a tutti i popoli del mondo, non dovrebbe esserlo altrettanto il determinare un gruppo di pochi segni convenzionali comprensibili sotto tutte le latitudini e in qualsiasi meridiano.

In generale il conducente di un veicolo deve far sapere a chi guida il veicolo che sopravviene dietro di lui, se intende rallentare o arrestarsi, o accostare a destra o a sinistra, o svoltare in una via laterale. Ciò evita che il veicolo susseguente si trovi im-

SEGNALAZIONI AMERICANE:

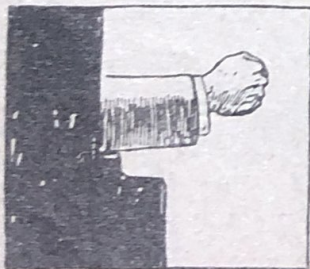
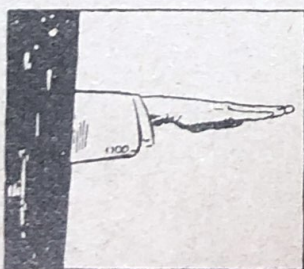
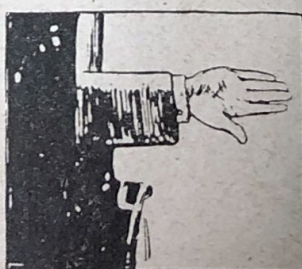



FIG. 9. - "RETROMARCIA". FIG. 10. - "ARRESTO". FIG. 11. - "A DESTRA". FIG. 12. - "A SINISTRA".

provvisamente tagliata la via dal veicolo che lo precede e che sia tratto ad investirlo.

Pei veicoli scoperti in Inghilterra sono assai diffusi i segnali indicati nelle fig. 5-6-7-8.

FIG. 13-14. - COLLOCAZIONI DIFETTOSE DI CARTELLI.

L'alzare il braccio (fig. 5) indica l'intenzione di arrestare il veicolo; lo sporgere la mano a destra o a sinistra (fig. 6) indica che si vuol piegare a destra o a sinistra. Se si vuol invitare il veicolo sopraggiungente a passar innanzi si sporge la mano verso destra o verso sinistra movendola innanzi e indietro come remigando (fig. 7); se si fa lo stesso movimento a mano rovesciata, cioè col palmo volto all'indietro, si vuol indicare che il veicolo intende far marcia indietro (fig. 8).

Pei veicoli coperti però questi segnali non riescono sempre facili. Perciò a Baltimora sono prescritti ed in uso altri quattro segnali che hanno il vantaggio di non obbligare il conducente a sporgersi a destra o a sinistra a seconda dei casi, ma possono essere fatti indifferentemente dalla parte che al conducente stesso riesce più comoda. Sporgere il pugno chiuso (fig. 9) indica l'intenzione di marciare a ritroso; sporgere la mano tenendo il palmo verso terra indica arresto (fig. 10), mentre se il palmo è volto all'indietro si vuol manifestare l'intenzione di volger a destra (fig. 11), e se è volto innanzi manifesta l'intenzione di volger a sinistra (fig. 12).

***

Per le strade extra-urbane la sicurezza della circolazione non reca minori preoccupazioni. Poichè la rete stradale che possediamo fu studiata per diversi bisogni e diverse esigenze, nè è possibile oggi d'un tratto adattarla tutta ai nuovi criteri imposti dalla mutata natura dei veicoli, così non è inutile conoscere alcuni dei provvedimenti adottati per migliorarla e renderla meno disadatta alle nuove richieste del traffico.

Ecco, ad esempio, gli indicatori stradali. Colla velocità degli ordinari veicoli a cavalli era pressochè indifferente la posizione in cui si collocassero tali indicatori. Oggidì la forte velocità dei veicoli obbliga a collocarli in modo che essi possano esser letti agevolmente anche durante la corsa. Così molte delle disposizioni che prima nulla vietava di adottare oggi appaiono assolutamente difettose.

Gli americani in proposito hanno avanzato alcune proposte che dovrebbero essere largamente adottate. Eccole senz'altro.

Si tratti di una biforcazione stradale. Sia l'una che l'altra delle collocazioni indicate nelle fig. 13 e 14 risultano in pratica difettose.

Nella disposizione data dalla fig. 13 i bracci dell'indicatore si trovano nella lingua di terra intermedia alla biforcazione, e sono orientati parallelamente alla strada. Se un veicolo giunge dalla strada principale ed è dubbioso se deva volgere a destra o a sinistra, esso non può decidersi se prima non ha imboccato uno dei rami della biforcazione e letto il rispettivo cartello. Se per disgrazia s'accorge d'aver errato deve arre-

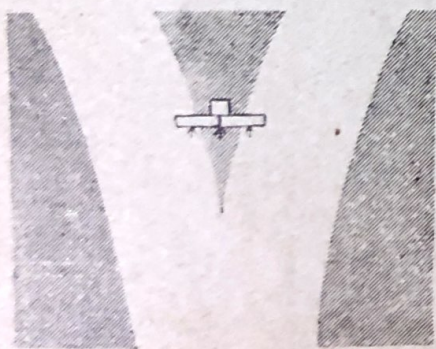



FIG. 15.
BUONA COLLOCAZIONE DI CARTELLI A UN BIVIO.

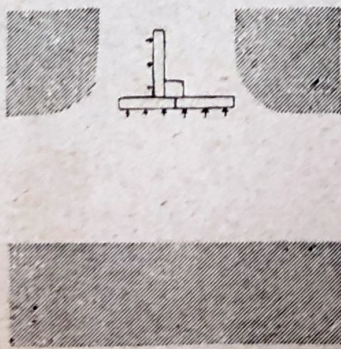



FIG. 16.
ALTRA COLLOCAZIONE ERRONEA.

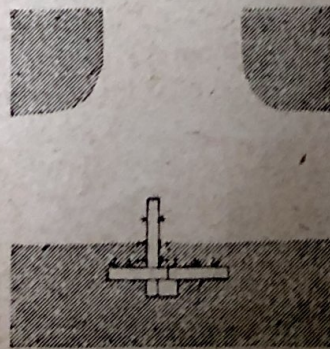



FIG. 17.
LA BUONA COLLOCAZIONE CORRISPONDENTE.

stare il veicolo, far marcia a ritroso e proseguire per l'altro ramo. E non diversamente accade per la disposizione della figura 14, nella quale la scritta — sia detto qui anche per le altre incisioni congeneri — si legge dalla parte indicata con piccole frecce.

L'unica posizione conveniente per l'indicatore è quella segnata nella fig. 15, nella quale esso è collocato al vertice della lingua di terreno intermedia alle due strade, in modo che le iscrizioni riescano leggibili ben prima che il veicolo si sia inoltrato in uno dei due rami della biforcazione. È evidente che, anche allorquando il veicolo proceda a velocità moderata, riescono agevolmente leggibili solo le iscrizioni disposte in senso perpendicolare alla direzione del movimento.

FIG. 18. - QUADRIVIO: CATTIVA DISPOSIZIONE DEI CARTELLI.

Per lo sbocco di una strada in un'altra ad angolo retto spesso l'indicatore si colloca nel mezzo della strada secondo la fig. 16. Disposizione erronea. Se un veicolo viene dalla via segnata verticalmente e deve sboccare in quella orizzontale esso non può leggere le iscrizioni dell'indicatore se prima non gli ha girato attorno e non ha iniziato la marcia in una delle due direzioni. Che se per disgrazia la direzione prescelta non fosse la buona il veicolo deve far marcia a ritroso, ingombrando la strada.

FIG. 19. - QUADRIVIO: BUONA COLLOCAZIONE.

Non si troverebbe in condizioni migliori un veicolo che percorresse la strada segnata orizzontale, poichè l'iscrizione corrispondente alla diramazione gli riuscirebbe solo difficilmente leggibile.

Se invece si adottasse la disposizione della fig. 17 tutti questi inconvenienti si eviterebbero, poichè ogni indicatore sarebbe leggibile a distanza essendo disposto normalmente alla direzione del movimento.

Per le stesse ragioni si dovrebbe prescrivere in un quadrivio la disposizione della fig. 18, che risulta anche evidentemente ingombrante, e dovrebbe preferirsi l'altra della fig. 19, che consente ai conducenti di decidere assai prima di raggiungere l'indicatore, la direzione da seguirsi.

* * *

Assai spesso, specie nelle strade extra-urbane si rendono necessarie correzioni di tracciato, specialmente nei riguardi delle curve, che risultano di raggio eccessivamente piccolo in confronto dell'aumentata velocità dei veicoli, che rende più difficile il transitarvi, sia per la maggior violenza della forza centrifuga che si sviluppa, sia perchè in generale il campo visivo del conducente risulta straordinariamente limitato.

Se, per esempio, si ha una curva che costeggia una scarpata e, conseguentemente, impedisce che due veicoli moventi dai due estremi della curva si vedano a tempo, non è in generale difficile nè costoso il provvedere alla demolizione della parte superiore della scarpata e così migliorare le condizioni di visuale.

Se poi si vuole anche allargare la curva, aumentandone il raggio, allora si consiglia anche di raddoppiare la larghezza della strada in corrispondenza alla curva, ma sulla mezzaria della strada è situato un parapetto che divide la strada stessa in due sezioni, ciascuna delle quali abbastanza ampia da permettere il transito nelle due direzioni. La strada più interna può essere riservata al passaggio dei veicoli più lenti, soprattutto dei veicoli a cavalli: la più esterna ai veicoli più veloci, specialmente ai veicoli a motore, che vengon così a fruire di una strada a curvatura più ampia, e che nello stesso tempo consente visuale più larga.

In qualche caso si è suggerito per strade assai importanti l'applicazione di semafori, analoghi a quelli in uso sulle ferrovie. La carreggiata, come dicemmo più sopra, è divisa in due sezioni da un parapetto: ognuna delle due sezioni può esser percorsa solo in una direzione. All'inizio ed alla fine di ognu-

na delle due sezioni, in appositi cunettoni di cemento, sono collocate leve orizzontali in ferro, che vengono azionate da pedali mossi dai veicoli che vi sovrapassano. Tali leve azionano elettricamente le ali del semaforo. Per ogni direzione della corsa si hanno, come si è detto, leve d'entrata e d'uscita e l'albero dei segnali è collocato in posizione tale da esser visibile da chi entra nella curva. Naturalmente l'ala più interna comanda la curva più interna, la più esterna l'altra.

Allorchè un veicolo — sia pure una bicicletta — entra nella curva, preme il pedale e fa alzare l'ala del semaforo che segna via occupata fin quando il veicolo ha sorpassato il pedale d'uscita. Allora solo il segnale si mette a via libera. Ciò avviene nelle due direzioni, precisamente come in una sezione di blocco di una linea ferroviaria.

La disposizione per essere alquanto complessa può esser consigliabile solo dove il transito sia assai forte e non si abbia altra via per migliorare le condizioni della strada. Poichè, però, scopo del presente scritto era quello di segnalare il movimento di studi che mira a migliorare ed adattare la rete stradale attualmente esistente ai nuovi bisogni, non ci è sembrato inopportuno ricordarlo.

Dalla genialità degli studiosi nostri altro e meglio è sicuramente da attendersi.

CESARE ALBERTINI.

LA TEMA DI FAR TROPPO

« *La pubblicità è l'anima del commercio* », dice una decrepita sentenza, assurta ai fastigi di un classico aforisma. E si potrebbe completarla a piacere, aggiungendovi: « *dell'industria, del sapere, dell'igiene* ».... sissignori anche dell'igiene.

Niente da osservare, da contraddire in proposito; non è vero?

Inutile, quindi, portare casi ed esempi probanti l'assoluta esattezza di questo asserto — ed altrettanto superfluo fare sfoggio di una erudizione a buon mercato, indugiandoci a citare dati e statistiche.

Io voglio soltanto, per cominciare, attirare l'attenzione su un avviso che fa bella e suggestiva mostra di sè, in ogni fascicolo della *Nouvelle Revue d'Italie,* edita a Roma sotto la direzione di Onorato Mereu. Si tratta di una intiera pagina che porta l'intestazione di: « *Côte d'Azur* » — la romantica e solatia Costa d'Azzurro — niente altro. Subito dopo, in una sola riga, i nomi di: Genova, Milano, Torino, Venezia, Firenze, Roma, Napoli; quindi in colonna: Mentone, Monte Carlo, Monaco, Eze, Belsito, Nizza, Cannes, S. Raffaele; e rispettivamente sotto al nome di ogni nostra città, il numero delle ore occorrenti per compiere il viaggio. Così si vede che da Genova a Mentone si arriva in 6 ore, mentre ce ne vogliono 9 da Milano o Torino, 11 da Firenze, 13 da Venezia, 18 da Roma, 22 da Napoli, e via dicendo, per recarsi alle altre stazioni sovra mentovate della Riviera francese.

Semplice e chiaro e, treni permettendolo, anche utile.

Nè basta: in altre, in molte altre pubblicazioni europee tra le più diffuse, quotate ed apprezzate, si potevano ammirare, prima della guerra, e saranno già ricomparsi, vistosi annunzi con le *medie termometriche* delle stazioni climatiche della *Côte d'Azur.*

E questo cosa dimostra?

Dimostra, a vero dire, molte cose intuitive che non occorre illustrare, e sopra tutto che esiste, al di fuori delle singole competizioni campanilistiche, un *accordo,* una *intesa* collettiva, *regionale,* di tutte le stazioni grandi e piccine, per allettare, richiamare, convogliare il forestiero in quella Riviera.

È un blocco compatto di volontà che si estrinseca in mille modi, di cui quello citato non è che uno dei tanti e forse uno dei meno importanti esempi, pel raggiungimento di un intento comune.

Quali ne siano i frutti copiosi, è noto anche a coloro che limitano i loro viaggi alla economica spesa di leggere sui fogli i viaggi degli altri.

E da noi?

In Italia è un altro paio delle solite maniche. « Ognun per sè e Dio per tutti » è la

massima imperante. Pubblicità collettiva? Affermazioni tangibili di solidarietà per gli interessi comuni ad una provincia, ad una regione? Oibò! neppure idearlo, non che porlo in pratica. Non si pensa nemmeno alla *réclame* singola.

Avete mai visto, per dirne una, sui giornali politici nazionali, che nel « bollettino meteorologico » si registri la temperatura, la pressione barometrica, lo stato del cielo, del mare, del vento, almeno delle principalissime stazioni climatiche estive od invernali?

Manco per sogno. Vi figurano Napoli, Roma, Milano, Torino.... le grandi città infine e si trascurano completamente quelle località che invece sarebbe interessantissimo vi figurassero, pel ricco signore (e chi non è ricco oggimai in questo inflazionismo universale?), pel modesto turista, per i convalescenti, che crepano dal freddo o dal caldo secondo la stagione puta caso a Bologna o Firenze, e che l'annuncio suggestivo delle medie barometriche di qualche stazione privilegiata dalla natura determinerebbe a prendere il treno per un aprico rifugio alpino d'estate, o per una tepida cittadina rivierasca se d'inverno.

Il torto, la colpa di queste manchevolezze, diciamolo subito, non sono certo della redazione dei giornali; sono dei Sindaci, quali esponenti delle amministrazioni comunali, e di tutte le innumerevoli persone interessate alla industria dei forestieri; alle quali sembra non sia mai balenata la luminosa idea di comunicare quotidianamente alla stampa, nella *stagione* che a loro preme, spendendo qualche bisunto biglietto da una lira pel relativo telegramma indirizzato ai principali giornali di Milano, Roma, Torino... i dati metereologici delle loro *stazioni*.

La si reputerà senza dubbio, una spesa improduttiva... o altrimenti inaggettivabile — e lasciamo quindi che i nostri bravi vicini e quelli che hanno più sale in zucca, facciano la loro *réclame* e si avvantaggino per la nostra ignavia.

Se si volesse dalla tesi generica scendere ai particolari e citare, tra i molti, un caso specifico, si potrebbe parlare della nostra Riviera Ligure, il *paradiso invernale* del « Giardino d'Europa ».

Non vi pare che sarebbe utile per il pubblico che viaggia e per le città che lo ospitano, che almeno nei mesi nei quali la neve, il gelo, la tramontana fanno sentire i loro rigori, Sanremo figurasse nei bollettini metereologici dei più importanti giornali? Con uno scarto di qualche grado in più o meno, Sanremo rappresenterebbe la temperatura media di Alassio, di Ospedaletti, di Bordighera, di tutta la Riviera ligure occidentale, e si sfaterebbe anche quella leggenda che a Mentone, a Nizza od a Cannes persino il buon termometro cooperi a mantenere il gallico primato su tutte le cose nostre.

È ben vero che secondo certe statistiche la supremazia, in questo caso, si ridurrebbe a circa un grado, confrontando le *massime* di Sanremo con quelle di Nizza — ma si può attestare, senza tema di smentita, che la differenza è tutta a nostro vantaggio e per almeno due o tre gradi. Mi direte che in climatoterapia le massime barometriche hanno un valore relativo, mentre preme sapere come si comporta la temperatura; e cioè quali sono gli sbalzi tra le ore di sole e quelle notturne, quale l'umidità assoluta, i venti dominanti, ecc. ed è qui che si afferma indiscutibile il nostro vantaggio, non affermato a vanvera ma col sussidio di serissime osservazioni.

Senza accorgermene, entro in un campo che richiederebbe ben altro svolgimento, e ritorno sui miei passi per concludere formulando, non dirò uno dei soliti sterili voti comiziali, ma una semplice, anzi due modeste e forse ingenue domande:

Se non fossero i concessionari dei « casini », quale pubblicità parlerebbe della nostra Costa d'Azzurro?

Sino a quando, in Italia, andremo avanti così alla cieca, alla carlona, sordi e refrattari ai buoni esempi ed al buon senso?

PAOLO STACCHINI.

L'INDUSTRIA ALBERGHIERA NEL TRENTINO.

La Federazione Concorso Forestieri Trentina — erede dell'organizzazione assai complessa che esisteva sotto l'Austria per favorire il movimento dei forestieri — sotto la presidenza di Italo Scotoni, ha tenuto alla metà di luglio una riunione per discutere sul grave problema della ripresa turistica nelle terre redente. Furono esposte cose di grandissimo interesse, che dànno una viva idea della situazione attuale, dei provvedimenti ventilati o invocati e della volonterosa attività che anima i figli di quelle bellissime regioni. L'Italia, sorpassata l'attuale crisi di dopoguerra, ha il dovere di aiutare in tutti i modi quella rinascita, e non può essere da meno del governo austriaco che, pure nella sua ostilità contro i nostri fratelli, non lesinò gli aiuti all'industria alberghiera e consentì che salisse a quello stato di perfezione che tutti ammirano.

Sarà utile e interessante riprodurre parzialmente quanto si è detto nel convegno, anche per offrire ai lettori un quadro completo dello stato in cui ora si trovano gli alberghi trentini delle plaghe più note. Riportiamo perciò qui sotto una parte della diffusa relazione presentata dal sig. Giovanni Oss.

« Per dare un'idea adeguata della importanza assunta dall'industria del forestiere e dei benefici da essa recati al paese — ha detto il relatore — riporterò qualche dato statistico ed anzitutto una nota che il Consiglio prov. spedì alla Giunta prov. nel gennaio 1912, la quale, riferendosi normalmente a tutta la provincia, comincia:

« Nel concorso forestieri nel Tirolo è investito un capitale di oltre 300 milioni (1); in base al numero delle persone occupate in quest'industria il concorso forestieri è la prima industria immediatamente dopo l'agricoltura e il reddito lordo annuale che esso dà ascende a 40 milioni di corone. La potenza contributiva della Provincia è salita enormemente in quest'ultimo decennio. Il reddito delle imposte dirette è salito da 5.7 milioni di corone nell'anno 1890, a 9.5 milioni, nell'anno 1910; quello delle imposte indirette da 18 milioni nell'anno 1890 a 37.8 milioni nel 1910. A questo aumento partecipano le entrate della Provincia, le quali nell'egual periodo di tempo si sono quasi quintuplicate. Non si può negare che è merito specialmente del concorso forestieri se evidentemente è cresciuto il benessere della popolazione e se la Provincia del Tirolo è diventata da una provincia passiva una provincia attiva.

« Purtroppo la relazione non dice in che rapporto proporzionale sia lo sviluppo dell'industria alberghiera del Trentino; ma sappiamo da altre fonti come nel nostro paese erano investiti allo scoppio della guerra circa 118 milioni. E ancora: una statistica del 1890, data dai giornali, assegnava alle parte tedesca della provincia un introito derivato dal movimento forestieri di corone 14.030.702 e pel Trentino 3.854.000. Ora a quell'annata corrispondeva, stando sempre a notizie dei giornali, un'affluenza da noi di poco più di 20.000 forestieri, mentre i dati ufficiali del 1912 segnano un concorso nel Trentino di 155.847 persone: sette volte tanto!

I disastri della guerra.

« La guerra di redenzione intimata dall'Italia scatenò su di noi albergatori tren-

(1) La cifra sembra assai elevata: in altre pubblicazioni essa si aggira sulla metà circa. La valutazione è assai difficile anche per l'alterato valore della moneta (*N. d. R.*).

tini la tedesca rabbia, che all'evacuazione immediata e brutale fece seguire l'incendio e il saccheggio delle località più esposte.

« Ciò premesso ritornerò al mio incarico di esporre in breve sintesi quanto ebbi occasione di rilevare nei riguardi alberghieri durante un rapido giro nella zona devastata.

« Per seguire l'itinerario percorso prendo le mosse dalla valle dell'Avisio, ove in generale gli alberghi nelle località abitate sono in buone condizioni; non così quelli isolati in montagna, come Lavazè completamente devastato e gli alberghi e rifugi dell'alta valle di Fassa già in balìa del militare.

« Ma nella valle di Travignolo si palesa la sorte riservata agli alberghi alpini sul fronte, giacchè dopo il Zaluna intatto, ci si affacciano le rovine della Locanda a Bellamonte e più su Paneveggio ridotto un cumulo di macerie. Lasciamo in Rolle l'albergo al passo omonimo incendiato al pari del Lusia e scendiamo al cospetto del severo Cimon della Pala a S. Martino. Quale spettacolo! Del pittoresco complesso dei vari, maestosi alberghi, ammirati altra volta, non rimane più che un'irta serie di muri diroccati; la sola chiesa venne rispettata. Si afferma che il valore delle aziende distrutte ascenda alla cifra di 8 milioni di lire.

« Da Fiera di Primiero, che si offre intatta e più che mai ridente nella verde conca al viaggiatore, vengo pel passo del Broccon in Val Tesino (l'Hôtel Tesino a Pieve è appena abitabile) e di lì in Valsugana fra una visione dantesca di rovine e paesi più che mai doloranti. A Borgo gli alberghi come le case sono devastati, così in Sella ed egualmente a Roncegno, ove il Grand Hôtel, spogliato del mobilio ed in parte dei serramenti, offre ancora ricovero a soldati e profughi. Dirò per incidente che il danno sofferto da quest'ultimo assieme agli alberghi minori si aggira sui 3 milioni di lire.

« Neppure Levico si trova in condizioni migliori: vennero demoliti l'Hôtel Splendid, l'albergo al Merlezzo, la Pension Meloier; lo Stabilimento Vecchio andò preda delle fiamme; il Nuovo, privo dell'arredo, è occupato dal Comando, gli altri in condizioni peggiori dànno asilo a profughi. Saliamo a Vetriolo per contemplare altre rovine; lo stabilimento raso al suolo, l'Hôtel Milano, e con esso i piccoli alberghi in giro; alle ville e pensioni levati i serramenti e perfino i pavimenti. La chiesa devastata venne ridotta a stalla. I danni fra Levico e Vetriolo raggiungono i 3 milioni e mezzo al costo dell'anteguerra.

« Segue l'Hôtel Seehof a S. Cristoforo pure bruciato. A Lavarone troviamo il Grand Hôtel ridotto ai soli muri, gli altri alberghi spogliati.

« A Rovereto l'albergo omonimo è da ricostruire; gli altri si sono aperti alla meglio. Dalla stazione di Mori a Nago è tutta una rovina; anche gli alberghi quindi o distrutti o devastati. L'Adige si passa ora su di un ponte di barche; quando verrà ricostruito il ponte di Ravazzone e quando sarà riattivata la linea Mori-Arco-Riva?

« A Torbole: l'Hôtel Garda distrutto, il Benaco danneggiato, il Grand Hôtel in restauro. Qui si svolge l'opera del genio militare e questo è il primo cenno d'attività ch'io incontro in fatto di riparazione d'alberghi, seguito anche a Riva colla riedificazione in corso dell'Hôtel Baviera e la riduzione dell'Hôtel Riva ad uffici. Diversi alberghi furono gravemente colpiti: l'Hôtel Sole d'Oro, le dipendenze dell'Hôtel Riva, l'Hôtel du Lac e La Villa, il S. Marco. Gli altri hôtels, tutti più o meno danneggiati e senza mobilio, trovansi in condizioni, direi mo, d'armistizio e servono come il Grand Hôtel Lido di rifugio ai profughi. A Riva negli ultimi giorni riprese l'attività l'Albergo Centrale in piazza Benacense.

« Ad Arco osserviamo minori danni ai caseggiati: incendiato l'Hôtel Strasser, danneggiato l'Hôtel des Palmes e qualche altro, tutti in massima spogliati dell'arredo. I danni superano i 2 milioni.

« E usciamo finalmente dalla zona devastata; non visitai Val di Ledro e le Giudicarie inferiori, per respirare migliori aure a Comano. Ivi troviamo in esercizio i bagni, frequentati finora da gente nostra, che si colloca nelle trattorie dei paesi limitrofi, giacchè dallo Stabilimento venne asportato completamente il mobilio durante la ritirata austriaca. Su a Pinzolo come a Madonna di Campiglio si aprono un dopo l'altro gli alberghi. I bagni di Pejo e Rabbi non sono in esercizio; danneggiati i primi dalla guerra, i secondi dal lungo abbandono.

« Da quest'esposizione schematica e sommaria riesce evidente l'enorme danno sofferto dalla nostra industria alberghiera; e non credo di esagerare, se in base alle osservazioni fatte sopraluogo ed alle informazioni avute, calcolo un centinaio gli alberghi, degni di tal nome, distrutti, danneggiati o spogliati. La loro spesa di ricostruzione e d'arredo ammonterà, non v'ha dubbio, a qualche diecina di milioni.

Per l'avvenire.

« La condizione attuale è delle più difficili ed è certo che si farà disastrosa, ove il governo nazionale non ci venga incontro, applicando al più presto possibile quelle provvidenze che la legge sui risarcimenti generosamente promette. Si pensi, che qualcuno dei nostri luoghi di cura più in voga venne completamente annientato; altri subirono tali danni, che neppure la stagione ventura potranno riprendere la loro attività. Intanto il tempo passa, la clientela si svia, il luogo cade nell'abbandono e tutta la vasta cerchia, che profittava dianzi del movimento forestieri, si riduce alla miseria.

« Nè d'altro canto sarebbe giusto, che gli speculatori, approffittando del momentaneo imbarazzo dei proprietari, si sostituissero

loro, mettendoli in condizione di dipendenza; tanto meno ora che la nuova generazione alberghiera, ammaestrata dall'esperienza fatta in passato ed addestrata anche nella pratica professionale riportata dall'estero, potrebbe dare all'industria un indirizzo veramente moderno ed assicurarsi un pieno successo.

« Nelle brevi conversazioni avute con colleghi durante il mio frettoloso giro, ho potuto constatare con viva soddisfazione la miglior volontà di fare e far presto, non soltanto per le ragioni sopradette, ma anche per non accrescere il nostro stato d'inferiorità in confronto dei comprovinciali dell'Alto Adige, coi quali noi, pur conservando la massima concordia ed armonia, dovremo entrare in una feconda gara di attività.

« Anzi questo è il momento, che al capitale trentino si offre occasione opportuna di assicurarsi il possesso di quelle aziende, che in troppe località del nostro paese per indolenza o sfavorevoli circostanze passarono in mani straniere. Sarà indice di forza, se noi saremo in grado di sostituire le nostre energie là, ove prima predominava gente forestiera e s'avvantaggerà il paese, quando le sue ricchezze naturali vengano sfruttate ed amministrate da noi. S'intende, che, ove non potremo arrivare coi nostri mezzi, accetteremo ben volentieri la collaborazione dei connazionali.

« Contemporaneamente urge rivolgere la nostra attenzione a quei luoghi, che usciti incolumi o quasi dal disastro della guerra, si prestano fin da ora alla ripresa d'una proficua attività. Difatti si notano sintomi, benchè timidi ancora, di rinascita. Si aprono Molveno e Campiglio; sono aperti gli alberghi di Rabbi; Malosco, Fondo e Cavareno hanno già ospiti e molte richieste da famiglie italiane per la stagione. Speriamo venga la volta della Mendola, ove la clientela italiana si affermerà certamente con un trionfale ingresso. Anche in Fiemme e in Fassa si vede qualche automobile di turisti in visita delle Dolomiti.

Strade, autovie e ferrovie.

« Da rilevare la manutenzione delle strade tenute dal Genio in modo degno d'ogni encomio. Così ha potuto svilupparsi una fitta rete di messaggerie automobilistiche con un servizio quanto mai comodo e decoroso a tutto vantaggio dei terrieri e pel futuro movimento turistico d'incalcolabile importanza. Anche la guerra del resto ci ha lasciato qualche opera utile. Anzitutto la linea ferroviaria di Fiemme sì a lungo desiderata e discussa, costruzione mirabile per l'arte se non pel tracciato, dalla quale, quando venga opportunamente prolungata in Fassa, il territorio dolomitico risentirà un immenso beneficio per il rapido affluire della corrente turistica. Poi le numerose arterie stradali lunga la fronte sì a valle che in montagna, come comandavano le necessità strategiche e quindi le teleferiche che coi loro cavi d'acciaio raggiungono a disfida le più inaccessibili vette. Molte sì delle une che delle altre saranno abbandonate; ma perchè non manterremo quelle strade e quelle filovie che possono sfruttarsi per la loro prossimità a grossi centri alberghieri e servirsene per la comodità d'accesso a rifugi alpini, a punti di vista o panorami interessanti?

« La cosa si ricollega al problema ferroviario, tramviario e stradale, il quale per l'auspicata unione colla Madre Patria si avvierà ad una soluzione più facile e razionale anche nei riguardi del movimento forestieri. Difatti colla scomparsa della frontiera ad Ala noi ci troviamo in diretto contatto coi centri maggiori dell'Alto Adige. Di là per ragioni di sentimento soprattutto e quindi senza troppi sforzi potremo aver subito una forte corrente di ospiti, mentre con un'opportuna ed adatta *réclame* ci sarà facile attingere copiosamente anche tra la numerosa clientela internazionale sempre fedele ai fascini ed alle meraviglie del giardino del mondo.

« Si tratta di ricostruire dalle rovine l'industria del forestiere quale elemento essenziale del nostro risorgimento economico. Opera grande e difficile; ma non superiore a quelle opere, per le quali il popolo trentino s'è meritata fama d'intelligente, laborioso e tenace. Il nostro paese ebbe in sorte da natura bellezze incomparabili, che gli stranieri c'invidiano, clima vario e salubre, acque medicamentose di fama mondiale; ha gente di spirito agile e pronto per metterle in valore: l'esperienza del passato ci affida per un sicuro avvenire: a noi saperne cogliere il dovuto frutto ».

Rimedi invocati.

Il sig. Vincenzo Bazzani ha esposte le proprie vedute intorno a ciò che si dovrebbe fare. Egli appoggia l'idea di un'azione governativa in favore dell'industria dei forestieri, dei cui vantaggi ebbe già occasione di convincersi negli anni di prima della guerra.

« Il cessato governo — egli ha detto — ci fu parco di favori che concedeva invece anche in questo campo, a larghe mani a quelli di più fidata fedeltà politica. Dobbiamo pur tuttavia riconoscere la bontà delle norme legislative dell'organizzazione austriaca istituite con criteri veramente pratici. Degli importi devoluti dallo Stato, al Tirolo toccavano 40.000 corone; altrettante ne riceveva la provincia per assegno della Giunta provinciale. C'erano inoltre altre sovvenzioni. Il totale ammontava a 180.000 cor. Al Trentino sarebbe toccato un terzo di tale importo; il Consiglio Provinciale però trovò il modo di non dargliene più di 6000 annue, e non con assegno diretto, ma assumendo invece in proprio il pagamento degli emolumenti al

nostro segretario e alla dattilografa, come pure delle altre spese per pigione locali, posta e cancelleria. Ci fornirono loro stessi le guide in lingua italiana e in forma molto ridotta, alle quali per carità di patria sentimmo di dover dare la divulgazione più limitata possibile.

« L'organizzazione che sta per risorgere dovrà riavere anche in Italia un'amministrazione finanziaria autonoma. Sarebbe bene affidare al Touring Club Italiano, che ha dato luminose prove di interessamento del problema dei forestieri, la ripartizione e la distribuzione delle sovvenzioni statali.

« Fino allo scoppio della guerra l'Italia ricavava dall'industria del forestiere, direttamente ed indirettamente, un miliardo e 200 milioni; non sarebbe certo quindi esagerato il pretendere una sovvenzione ancora da parte dello Stato di almeno tre milioni di lire. Di quest'importo toccherebbe al Trentino ed Alto Adige la somma di circa 200 mila lire colle quali si potrebbe dare un brillante impulso all'industria del forestiere nel nostro paese ».

Anche più diffuso, intorno all'argomento dei provvedimenti da prendere e della riorganizzazione che si impone, era stato Italo Scotoni, presidente della Federazione e del Convegno.

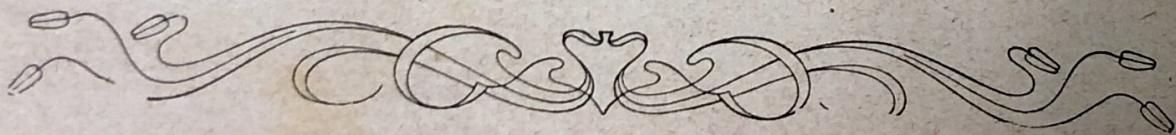
« La nostra vecchia Federazione — egli aveva detto nel suo saluto ai convenuti — visse e potè nel passato — avanti guerra — più per la bontà dei suoi propositi e per la tenace opera sua di ribellione alle aggressioni, che non per gli appoggi avuti. Mancando domani, logicamente, quella scintilla che dava forza al movimento suo di ritorsione e di protesta contro un governo sopraffattore, tolte ancora, come debbo sinceramente ammettere ed augurare, le ragioni di competizione con la parte a noi finitima della nuova provincia, parte colla quale invece le nuove circostanze ci chiamano a creare un programma di collaborazione per reciproci comuni interessi e vantaggi, può darsi che voi e tutti gli interessati abbiano ad ammettere di sostituire alla vecchia, combattiva Federazione altro Ente, istituzione nuova. Ne a ciò vorremmo noi opporci.

« Tutto ciò che è ragione di lavoro e origine di energia produttrice attrae, chiama ed invita, anche all'infuori di noi direttamente interessati, elementi affini, desiderosi di avvicinarsi alle nuove provincie d'Italia per svolgervi un'azione e svilupparne valore e potenzialità. A ciò può muovere vario genere di sentimenti e tendenze — da quelle informate all'interesse generale ad altre miranti invece a scopi di speculazione e di lucro. È umano ed è fatale, e non conviene meravigliarsi abbia a succedere pure per noi e fra di noi! Anzi penso che (date specie le condizioni locali) per quanto riguarda una azione di collaborazione onesta e sincera è desiderabile avvenga.

« Conviene però — anche in questo migliore dei casi — che noi ci troviamo preparati e concordi con un programma già fatto ed una volontà precisa, per essere di tale programma e di tale volontà esponente chiaro e deciso, per tutelare dell'industria del forestiere e delle sorti del paese per essa, fortuna e diritti. Conviene, anzi urge, ancora che tutti voi riunisca un Ente che vi rappresenti e dei vostri postulati e bisogni sia valido e riconosciuto esponente.

« Ad aumentare valore a sè ed all'opera che esso sarà per svolgere, *converrà pure che trovi alleati ed amici*. Converrà, io penso, che esso abbia a diventare parte dell'Associazione Movimento forestieri nel Regno, oltre che ad essa collegandosi al *Touring Club Italiano* già tanto benemerito e che ai nostri problemi del dopoguerra dedicò il fervore del proprio sentimento fraterno e ancora mettendosi in rapporti di collegiale pensiero col Club Alpino Italiano. Ho detto dei maggiori, ma va da sè che non dimentico i rapporti che ci devono unire con altri, anzitutto colle società sorelle di Verona e di Brescia, cui ci legano già ricordi cari di collaborazione e di ideali — non esclusi altre istituzioni fra le quali parmi poter ricordare l'Associazione Climatologica di Milano, alla quale potremo ricorrere con sicura previsione di gradimento e di appoggio, per rendere nel Regno (cui siamo finalmente congiunti) conosciuti autorevolmente e autorevolmente apprezzati i meriti climatici della nostra regione.

« Forti dell'ambita collaborazione e della autorità di tali istituti, noi potremo delineare il programma mercè il quale si rimarginino le piaghe portate alla nostra industria ed ai singoli che la esercitano, potremo stabilire un programma di lavoro e accingerci a sorreggerlo, sicuri che l'appoggio equo che domanderemo al Governo troverà questo facilmente disposto ad assecondarle col dovuto aiuto e le necessarie misure ».

Diamo, quasi integralmente, questi voti formulati dai nostri amici redenti, in considerazione della grande importanza che ha l'espressione di questi fattivi propositi. L'argomento è assai complesso, e la parte che il Touring sarebbe chiamato a sostenere è insieme sì onorifica e sì piena di responsabilità, che essa richiede da parte nostra un maturo esame, prima che ci possiamo pronunciare. Ci riserviamo perciò di tornare in seguito su questo soggetto, ringraziando intanto coloro che, rivolgendosi a noi, ci hanno voluto dare questa bella prova di fiducia.

· ALBERGHI · GIGANTI ·

Il flusso prodigioso di viaggiatori che si riversa in ogni stagione su Nuova York vi crea una domanda di alloggi che non ha l'uguale in nessun'altra città del mondo. Malgrado la costruzione, nel corso di questi ultimi anni, di parecchi grandi alberghi, le disponibilità non hanno mai corrisposto ai bisogni: a prova di ciò si cita il fatto che non vi è più posto disponibile nei due alberghi aperti al pubblico ultimamente, a tre giorni di intervallo l'uno dall'altro, benchè siano i più vasti del mondo, contando insieme 4.200 camere.

Il felice compimento di questi due edifici giganteschi, costruiti simultaneamente durante il corso della guerra quando i prezzi del materiale e della mano d'opera erano così alti, costituisce un *record* negli annali dell'edilizia. L'intenzione dei progettisti era di edificare due alberghi che sorpassassero per le loro dimensioni tutti quelli esistenti, e di farne in qualche modo l'espressione concreta delle idee e delle ambizioni di John Mc. C. Bowman e di E. M. Stattler che godono fama di essere tra i migliori direttori d'albergo degli Stati Uniti.

Il più grande di essi, e per conseguenza il più vasto del mondo, è l'*Hotel Pennsylvania*. Esso possiede 2200 camere e altrettanti gabinetti da bagno. È situato di fronte alla stazione della ferrovia della Pennsylvania, sulla 7ª Avenue, e copre tutto lo spazio fra la 32ª e la 33ª strada. Conta 27 piani, compresi i sotterranei. La facciata è un poco arretrata, per cui, in questo punto, la via è più larga della 5ª Avenue, la famosa arteria del lusso e dell'eleganza newyorkese. Malgrado il valore immenso di questa striscia di terreno, i costruttori si adattaro-

IL "PENNSYLVANIA".

L'ALBERGO "COMMODORE".

no a sacrificarla per dare maggior ampiezza alle adiacenze dell'albergo e della stazione, così da mettere in valore l'architettura della facciata che, fino al 4° piano, è in armonia con la massiccia imponenza dell'edificio che la fronteggia. In questi quattro piani sono allogati gli uffici, i vestiboli, le sale da pranzo, da caffè, da ricevimento, le gallerie, ecc.

A partire dal 5° piano, l'edificio è costituito da quattro corpi di fabbrica divisi per mezzo di larghi spazi per dar aria e luce a tutte le camere. Nelle sei sale da pranzo trovano comodamente posto 2000 persone con servizio particolare o 3000 a tavola rotonda. La sala da ballo è immensa: occorrendo, si potrebbe allestirvi un concerto con 300 posti a sedere od un banchetto per 2000 persone. Corre, tutt'intorno, una galleria suddivisa in 56 palchi: l'illuminazione vi è fatta indirettamente, mentre il sistema di ventilazione è praticato all'altezza dei palchi per impedire le correnti d'aria, e gli sfiatatoi sono aperti nel soffitto. Sí accede, per mezzo di numerose porte, ad un ridotto laterale, lungo quanto la sala medesima.

Vi è stata messa in prova un'innovazione simpatica: il *servidor*. È questo una specie d'armadio allestito nell'uscio di ogni camera: vi si pongono, dall'interno, gli oggetti di vestiario: un domestico, dall'esterno, li toglie silenziosamente per rimetterveli, poco dopo, spazzolati, stirati o lucidati. In tal modo, si compie l'intero servizio, ponendo nel *servidor* quanto il cliente desidera, dietro un semplice richiamo, subito avvertito, per mezzo dello speciale dispositivo di cui l'uscio è munito.

Con questo ingegnoso sistema vengono eliminate le visite troppo frequenti e spesso inopportune da parte del personale di servizio, e l'ospite riceve senza alcun disturbo il giornale mattutino o l'acqua fresca ad ogni ora.

L'altro albergo, il *Commodore,* è situato presso la Ferrovia del Grand Central. Ha 26 piani, 2.000 camere tutte prospicienti la strada e 6 sale da pranzo nelle quali possono servirsi da 2 a 3.000 persone.

Il vestibolo è il più grande che si conosca; esso è costruito in modo da rappresentare un giardino di stile italiano circondato da arcate sormontate da una galleria. Ad una delle estremità una terrazza ornata da grandi statue dà accesso alla sala da pran-

IL "SERVIDOR".

zo principale. I muri sono in gesso rugoso con zoccolo in pietre italiane e pannelli decorativi in ceramica pure italiana. Italiano pure è lo stile della mobilia e del tappeto. La galleria serve da luogo di passeggio e dà accesso ad altre sale di riunione.

Il *grill-room* è in antico stile inglese del periodo dei Tudor, con decorazioni murali in legno, finestre con intelaiatura di ferro lavorato e soffitti a travature apparenti ornate di figure araldiche vivamente colorate. Ad esso è unito un bar pompeiano ed un buffet.

La sala da ballo è vastissima. Misura 60 metri di lunghezza e 24 di larghezza; ha una capacità di 3.000 posti per concerto e 2.000 per banchetto.

Per dare un'idea del grandioso lavoro occorso nella costruzione simultanea di questi due alberghi giganteschi, *The American Exporter* dà una lista di parte del materiale impiegato. Per chi ama le cifre diremo che abbisognarono 12.600.000 mattoni, 17.000 m. cubi di tegole, 208.000 barili di cemento, 23 mila 800 tonnellate d'acciaio, 3 milioni di blocchi di terracotta, 17.916 intelaiature di porte, 24.300 tonnellate di gesso, 5.366 gradini di scala, 12.000 metri lineari di materiale da pavimento, 23 montacarichi, 26 ascensori, 1.100.000 metri di fili elettrici, etc. La lista cita ancora 328.000 metri di tubi da vapore, 300.000 metri di tubi da acqua, e 17.000 metri di tubi refrigeranti. Da tali cifre è facile altresì arguire quale enorme numero di operai abbia atteso ai lavori.

La rivista *Hotel Monthly* di Chicago ha interrogato uno dei direttori di questi grandi alberghi intorno al loro andamento in questa prima stagione.

« Il prezzo minimo da noi chiesto per le stanze al *Pennsylvania* — ha detto il direttore — è di 3 dollari: ciononostante, non sempre riusciamo ad avere un margine di profitto, dato il costo della costruzione e quello anche maggiore della gestione.

« Gli alberghi nuovi incontrano moltissimi ostacoli in confronto con quelli più vecchi, a cagione appunto dell'enorme differenza nel costo della costruzione. Questi ultimi, eretti ad un prezzo enormemente inferiore, possono accordare delle condizioni molto più miti di quanto non potrebbero fare le case sorte di recente. Per citare un esempio, gli Alberghi Statler a Buffalo, Detroit, Cleveland e St. Louis vennero costruiti ad un prezzo che oscilla fra il 30% e il 40% in meno di quelli attuali. In queste città essi potrebbero dunque avere un sicuro vantaggio a detrimento dei nuovi.

« Il *servidor*, di cui nel Pennsylvania esistono più di 2000 esemplari, è un'invenzione assai comoda. Non saprei tuttavia valutare la praticità ch'esso offre, finchè non ci sarà dato constatare in qual misura il pubblico si abituerà a servirsene per i propri usi e non troverà altri modi per trasmettere telefonicamente gli ordini dalla stanza e per consegnare i propri effetti mediante il *servidor* ».

CHI DEL NATIO TERRENO I DONI SPREZZA
E IL MENTO IN FORESTIERI UNTI S' IMBRODA
LA CARA PATRIA A NON CURAR PER MODA
TALOR S' AVVEZZA.

GIUSTI.

AUTOMOBILI E DAZI DOGANALI

UN NUOVO PERICOLO.

Liberismo o protezionismo? Il grande dilemma si impone anche nell'industria automobilistica. E gli industriali illuminati si sono già nettamente espressi, in questo campo, per il liberismo, purchè, naturalmente, questo sia *per tutti*, e per noi e per gli stranieri. Così s'è espresso, fra gli altri, anche l'ing. Marchesi, senza dubbio una delle massime autorità nostre in materia, nel Congresso di costruttori d'automobili tenutosi in marzo a Parigi, di cui demmo notizia nel fascicolo d'aprile.

« La guerra — nota a questo proposito *L'industria sportiva* — aumentando la potenzialità delle fabbriche di automobili italiane, arrivata in quattro anni ad una capacità a cui non sarebbe giunta in dieci anni di pace, impone di considerare le cose sotto un nuovo punto di vista. Per qualcuna delle nostre fabbriche che ha cessato (solo nominalmente perchè assorbita da altra più potente) altre ne sono sorte, ed alcuni stabilimenti hanno trasformato parte della loro produzione, prima unicamente di macchine industriali e locomotive, in automobili. Ne consegue che l'Italia può produrre un quantitativo di autoveicoli forse decuplo che nel 1914. Può. Dunque deve! Perchè non si possono licenziare le maestranze, perchè non si possono lasciare inoperosi stabilimenti immensi ed infruttiferi enormi capitali. Ma perchè gli stabilimenti automobilistici italiani lavorino, occorre, oltre la mano d'opera, la materia prima. E questa non abbiamo e dobbiamo importare. Se si ricomincia il giuoco delle tariffe doganali, si ripetono aggravandoli gli errori d'una volta, e la nostra industria automobilistica che non può trovare sufficiente alimento in paese, non potrà neppure concorrere sui mercati esteri, perchè i dazi doganali che fossero imposti sulle materie prime all'entrata in Italia e quelli imposti sull'autoveicolo al momento della sua entrata nel paese straniero renderebbero impossibile qualunque nostro tentativo di concorrenza ».

Nè il Governo avrebbe interesse, per l'apparente guadagno prodotto dal gettito dei dazi, a cooperare per deprimere un'industria, ciò che a conti fatti si risolverebbe in un danno per esso ben maggiorez del guadagno.

Ma la situazione doganale internazionale non lascia adito a molte speranze. La pace, che ha deluso politicamente sotto tanti aspetti, minaccia di deludere anche sotto quello economico: come le altre barriere, anche quelle doganali non solo non accennano a cadere, ma sono state rafforzate e accresciute.

Le tariffe doganali sui veicoli meccanici, che sono o andranno in vigore, sono le seguenti:

Francia - 70% *ad valorem* per le vetture di peso inferiore a 2500 kg., e 70 frs. ogni quintale moltiplicato per il coefficiente di maggiorazione di 1.3 per le vetture che pesano più di 2500 kg. (1)

Canadà - 35% *ad valorem* più una tassa speciale di guerra sul prezzo di vendita pari al 7 1/2% più il 10% per extra dogana.

Inghilterra - 33% *ad valorem*.

Argentina - 25% più il 7%.

Stati Uniti - 30% e 15% se di valore superiore ai 2000 dollari.

Belgio - 80 frs. per quintale.

Italia - 400 lire sino a 1000 kg.

La citata rivista così calcola, per una vettura di 10.000 lire, i dazi secondo le tariffe d'anteguerra e secondo quelle di pace:

	Tariffa vecchia		*Tariffa nuova*	
Italia	Lire	400	Lire	400
Francia	»	750	»	7.000
Stati Uniti	»	4.500	»	3.000
Inghilterra	»	—	»	3.300
Belgio	»	1.200	»	800
Canadà	»	—	»	5.250

Come si vede, l'aumento per la Francia e per l'Inghilterra — che anzi prima della guerra applicava il liberismo — è esorbitante: equivale a un vero divieto di importazione.

Del resto la Francia, non contenta di ciò, avrebbe anche emanato — stando a notizie diffuse da qualche giornale — per un anno precisamente tale divieto: nessuna automobile straniera, durante questo anno, può essere introdotta in Francia per la vendita. Questo divieto, che viene a favorire l'industria francese, sottraendo il mercato alla concorrenza estera, è stato giudicato necessario per porre i fabbricanti nelle condizioni più adatte a favorire il passaggio delle industrie di guerra a quelle di pace!

Oltre il lato industriale, la questione ne ha anche uno turistico tutt'altro che trascurabile: l'importazione temporanea delle macchine dovrà sottostare a queste tariffe? In tale caso il deposito necessario — sia presso le dogane, sia per mezzo dei « trittici » presso gli enti autorizzati — assumerebbe proporzioni ingombranti. Una macchina di 20 mila lire, cifra tutt'altro che esagerata per tipi di grande turismo, ne richiederebbe 14 mila di deposito: anche per un turista ricco, non sempre questa somma liquida è pronta sottomano!

Così, certi itinerarî nelle Alpi Occidentali, a cavallo del confine, e che gli automobilisti prediligevano, sarebbero d'ora in poi interdetti, o quasi, ai turisti.

Speriamo che l'orgasmo protezionista dia luogo a concezioni più ragionevoli, nell'interesse dell'industria e del turismo; non ostacoliamo anche questo mezzo di affratellamento internazionale!

(1) Questi dati ci giungono al momento di licenziare per la stampa questo fascicolo: essi sono dedotti da copia di un documento ufficiale trasmessoci dall'Automobile Club di Francia; tuttavia vi è qualche punto che ancora deve essere chiarito. Una macchina del peso di kg. 2500 può oggi valere da 20 a 30 mila lire e quindi è soggetta al pagamento di un dazio per l'entrata in Francia da 14 a 21 mila frs. Una macchina del peso di kg 2600, pagherebbe invece in ragione di frs. 70 il quintale, cioè frs. 1820, che, col coefficiente di maggiorazione di 1.3, fanno complessivamente frs. 2366. È possibile una simile incongruenza? (*N. d. R.*).

L'automobile come cura.

Diremo «autoterapia» o «automobiloterapia»? Il nome, per ora, importa poco. L'interessante è che l'efficacia dell'automobilismo contro i mali e i malesseri della vita cittadina è riconosciuta dalla scienza: soprattutto contro il *surmenage* o sovraccarico mentale la cura migliore sarebbe il volante.

Un medico americano espone su *Motor* le sue vedute ed esperienze al riguardo: il guidare un automobile guarisce il corpo e la mente. I muscoli abitualmente più deboli nei cittadini — egli dice — sono quelli delle braccia, del busto e dell'addome. Troviamo qui della deficienza di sviluppo, della mollezza, flaccidezza e un eccesso di tessuto adiposo. Appunto in questo caso il volante dell'automobile viene in soccorso. È vero che il maneggio del volante, specialmente quando si tratti di una macchina di piccole dimensioni, non dà luogo ad un vero e proprio sforzo: ma questo fatto medesimo, lungi dal costituire un difetto, rappresenta un merito incontestabile. Non è bene che muscoli generalmente poco usati vengano assoggettati di colpo ad uno sforzo poderoso: ciò che più importa è precisamente la varia natura degli sforzi richiesti dal maneggio del volante, cui si aggiunge quello della manovra delle leve per il cambio di velocità o del freno: vale a dire un'azione blanda, ma continua, che implica l'esercizio di tutti i muscoli delle braccia, del busto e dell'addome, nessuno eccettuato. Guidando un'auto voi imprimete alle membra ed al torso una tensione che ridonda a vantaggio diretto dei muscoli, delle arterie e del cuore e, indirettamente, ma non con minor importanza, anche dell'apparato digerente, del ricambio, del sangue e del sistema nervoso. Ai benefici derivanti dall'esercizio fisico, si aggiungono quelli prodotti dalle scosse, più o meno paragonabili agli effetti dell'equitazione, il cui valore terapeutico è stato riconosciuto. Inoltre, non va trascurato che vi trovate all'aria aperta, contro il vento, respirando una grande quantità di ossigeno per supplire all'accresciuto bisogno del sangue che pulsa più forte. La digestione e il processo d'assimilazione sono resi più facili e le tossine, accumulate durante la inattività precedente, vengono man mano ossigenate ed eliminate. Tutto ciò si ripercuote inevitabilmente sull'appetito, che sentirete imperioso alla fine del viaggio, sulla facilità della digestione e sul sonno calmo e riposante che vi prenderà.

Frattanto, che mai resta del nervosismo che pensavate dover provare allo scendere dalla vettura? Dove sono l'irritabilità, l'apprensione, il tormento psichico che credevate dover sentire vieppiù forte in voi stessi, causa la responsabilità di guidare la macchina? Tutto è svanito. Guidando l'automobile, voi, realmente, vi distraete da voi stesso. Il vostro spirito si diverte e, ad ogni svolta, sempre nuove cose richiamano la vostra attenzione. Voi vivete *oggettivamente*: cessa l'assillante esame interno, tanto nocivo alla salute. La rovina morale di un gran numero di uomini e donne sta nella loro impossibilità a mantenersi in una vera obbiettività di pensiero. Essi si ripiegano ognora su se stessi, investigando con maggiore o minore ostinazione il proprio animo, scoprendovi delle debolezze cui attribuiscono un carattere drammatico, così da non ricordare, di se medesimi, altro che le pene, dimenticando le esperienze più liete. Il volante del motore li sottrae a questo mondo vizioso del pensiero, per lanciarli in quello più sano della realtà.

La mattina dopo cervello e nervi sono vibranti e si accingono volonterosamente alle esigenze della giornata, esplicando un regime normale sotto il punto di vista energetico ed efficiente.

Vi è un altro elemento, che si potrebbe chiamare volitivo, o meglio spirituale. È una cosa poco tangibile, forse, eppure non è certo il minore dei vantaggi in parola: ogni motorista ai suoi inizi o non ancora confidente in se stesso la riconoscerà quando la sua attenzione vi sia stata richiamata.

« Per conto mio — narra il medico americano — fui attratto a considerare questo elemento dal caso di una signora *chauffeuse*, la quale asseriva che il guidare una macchina le aveva dato *un senso nuovo della personalità.* Dominare la poderosa energia della macchina con la sua sola volontà così da poter rivolgerla in qualsiasi direzione, lanciandola alle più diverse velocità, sentirsi una parte di quell'organismo relativamente gigantesco, sentirlo obbediente ai suoi ordini, quanto le sue mani o i suoi piedi: ciò le dava un concetto nuovo della vita, delle possibilità che questa offre, della salutare corrispondenza delle forze della Natura. In una parola, il motore le aveva dato una concezione affatto insospettata del potere individuale ».

La cura non è, forse, alla portata di tutte le borse, neppure in America. Ma è una terapia piena d'attrattive. A quando la distribuzione benefica di questa medicina gratuita per i nevrastenici poveri?

NOTIZIE ED ECHI

Ferrovie e bolscevismo.

« Energeia » riferisce che la « Westfälische Zeitung » dà questi dati ufficiali: Le ferrovie russe che nel 1913 davano un utile netto di 447 rubli per versta, hanno lavorato nel 1918 con una perdita di 8000 rubli per versta. Il 54.4 per cento delle locomotive e il 18.8 dei vagoni è fuori d'uso. In seguito ai continui atti di sabotaggio, il Governo bolscevico ha dovuto provvedere all'istituzione di un Comandante della difesa delle ferrovie.

L'elettrificazione delle ferrovie.

In Isvizzera è stata decisa l'elettrificazione su vasta scala della rete ferroviaria e si stanno eseguendo parecchi tronchi che si riallacciano alle linee del Loetschberg e del Sempione. La Francia ha inviato in America una Commissione di studio, nella quale sono rappresentati lo Stato e tutte le principali società ferroviarie private, e ciò allo scopo di addivenire ad un progetto definitivo di elettrificazione. In Inghilterra Stato e Compagnie studiano alacremente la questione dell'elettrificazione delle principali ferrovie, in modo d'iniziare subito il lavoro con un sistema unico per tutto il Regno Unito. Perfino il Belgio durante il periodo in cui il Governo era relegato a Le Havre, ha studiato, a mezzo di Commissioni, l'elettrificazione di tutte le linee uscenti da Bruxelles e gli studi furono condotti in modo che non è improbabile che invece di ripristinare l'antico sistema a vapore venga presto attuato il sistema più moderno.

L'Italia ha il vanto di essere all'avanguardia in materia di elettrificazione, ed i suoi impianti sono ammirati e studiati. Recentemente si è avuto un'eco in Parlamento del nostro programma futuro di elettrificazione delle ferrovie. A tal proposito, secondo la « Rivista dei Trasporti » pare che si cominci a pensare alla elettrificazione delle seguenti linee:

I. - Gruppo Ligure-Lombardo-Piemontese	
Susa-Bussoleno-Torino-Ronco	km 262
Ovada-Sampierdarena	» 41
Genova-Spezia	» 89
Vado-S. Giuseppe (nuovo tronco)	» 28
Voghera-Milano-Chiasso	» 112
Torino-Milano	» 149
Milano-Piacenza	» 69
Gallarate-Arona-Domodossola	» 81
Ceva-Mondovì-Fossano-Trofarello	» 80
	km. 930

II. - Gruppo del Veneto	
Milano-Verona	km. 149
Bologna-Verona-Trento-Brennero	» 365
Verona-Venezia	» 116
Mestre-Trieste	» 146
Mestre-Udine-Tarvis	» 221
Bologna-Padova	» 123
Trieste-Gorizia	» 109
Udine-Gorizia	» 50
	km. 1279

III. - Gruppo dell'Italia Centrale	
Roma-Firenze-Pistoia-Bologna-Piacenza	km. 593
Faenza-Firenze	» 101
Bologna-Falconara-Ancona	» 210
Falconara-Orte	» 203
Roma-Sulmona	» 172
Spezia-Sarzana-Parma e Spezia-Pisa	» 104
Roma-Albano-Nettuno	» 68
Direttissima Roma-Napoli (tr. Roma-Carano)	» 35
	km. 1576

IV. - Gruppo dell'Italia Meridionale	
Direttissima Roma-Napoli (tr. Carano-Napoli)	km. 181
Napoli-Salerno	» 53
Torre A.-Gragnano	» 11
Napoli-Foggia	» 197
Salerno-Potenza-Taranto	» 261
Battipaglia-Paola-Cosenza	» 230
Salerno-Mercato S. Severino	» 18
	km. 951

Si tratta così dell'elettrificazione di 4736 chilometri; e, aggiungendo a questi la linea Paola-Reggio Calabria (km. 200) ed eventualmente altre linee in Sicilia, si arriva ai cinquemila chilometri, e forse più, che si progetta attuare nel periodo d'un decennio.

La direzione generale delle Ferrovie dello Stato, per l'attuazione del vasto programma di elettrificazione avrebbe fissato i seguenti capisaldi:

a) spesa complessiva di 500 milioni da ripartirsi in dieci anni, a cominciare dal prossimo esercizio luglio 1919-giugno 1920.

b) costituzione di speciali società per la costruzione e l'esercizio degli impianti occorrenti per la completa e razionale utilizzazione delle derivazioni di acque pubbliche per produrre l'energia elettrica destinata all'elettrificazione.

Le speciali società idroelettriche da costituirsi dovrebbero, secondo il progetto, avere il capitale azionario per un terzo coperto dalle Ferrovie dello Stato (che dovranno riservarne una parte alle provincie ed ai comuni interessati nelle utilizzazioni) e per due terzi dal capitale privato.

La stessa « Rivista dei Trasporti », in un articolo editoriale ammonisce di non farsi soverchie illusioni sulla possibilità di un rapido concretamento del programma suesposto. In sostanza, verrebbero a conflitto la politica che promette cose rosee ed il freddo tecnicismo che, a base di cifre, dimostra quali e quante siano le difficoltà di una impresa così importante, dati gli scarsi mezzi di cui l'Italia dispone.

Confidiamo che le energie insperate suscitate dalla guerra possano trasfondersi nelle opere di pace per un migliore avvenire del nostro Paese.

Le navi in legno ed in cemento vengono abbandonate ora che è cessato il periodo bellico e l'urgenza delle costruzioni. Il governo americano ha rescisso tutti i contratti di costruzioni di navi in legno ancora in corso per circa 10 milioni di dollari, nonostante che ciò gli imponesse il pagamento di indennità per oltre tre milioni di dollari.

Anche in Francia si afferma l'insuccesso delle navi in legno pei servizi mercantili e il governo cerca di liberarsi dalla consegna di ordinazioni per oltre 350.000 franchi fatte in America.

Infine il governo inglese ha sospeso la costruzione delle navi in cemento armato che in un breve periodo di navigazione si dimostrarono non convenienti e disadatte allo scopo.

* *

È stato presentato all'Accademia delle Scienze di Parigi un progetto per la costruzione di **una linea di navigazione Anversa-Marsiglia.**

Il progetto prevede in parte la sistemazione di canali già esistenti, in parte la costruzione di nuovi canali per formare una linea d'acqua della profondità minima di 5 metri. A quel che si dice, il progetto non offrirebbe gravi ostacoli nei riguardi tecnici, ma richiederebbe una spesa di circa cinque miliardi e mezzo. Il canale prevede la congiunzione della Schelda al Reno, l'approfondimento dell'alveo del Reno fra Basilea e Strasburgo, dove la profondità del fiume si aggira intorno ai 2 metri, e un nuovo canale tra il Reno e il Rodano, che non si sa se debba svilupparsi in territorio svizzero, o in territorio francese ad oriente del Giura.

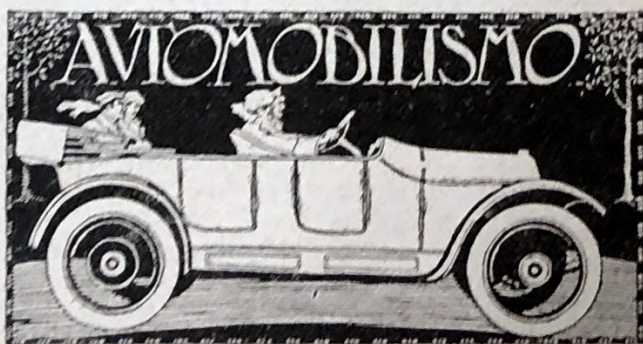
La spesa potrebbe ridursi di un terzo se la profondità del canale si diminuisse a tre metri e mezzo, ma in tal caso non si avrebbe più il vantaggio di far circolare i vapori da Anversa a Marsiglia e si dovrebbe ricorrere al trasbordo sui natanti fluviali nei due porti estremi.

* *

Il Giappone ha standardizzato le navi da carico. Una speciale Commissione ha fissato sedici tipi di navi in cui si è tenuto conto del peso dello scafo, del consumo di combustibile, e di altri punti fondamentali, ma si è cercato di evitare una uniformità eccessiva di costruzione. Anzi ai costruttori è concesso di introdurre anche talune varianti nei piani della Commissione. La lunghezza e la larghezza dello scafo, dei materiali, delle caldaie devono però essere uniformi.

I materiali unificati per la costruzione delle navi si produrranno nelle officine private, gli altri nelle officine di Stato.

* *

Avremo una **flotta di Stato australiana** poichè quel governo ha deciso di costruire per proprio conto un gruppo di navi da 10.000 tonnellate. La spinta a questo provvedimento deriva dal fatto che l'Australia lamenta di aver ancora giacente in paese il grano dei tre raccolti dal 1916 al 1918, che non si potè trasportare in Europa causa la scarsità di tonnellaggio che faceva preferire il grano americano. Avremo così un nuovo incremento delle costruzioni navali per la flotta del Pacifico.

Vetturette economiche, dazi doganali e circolazione internazionale.

La « Traction Moderne » pubblica che Renault, pur non trascurando aeroplani e motori, dedicherà tutte le sue cure alla fabbricazione in grandi serie di una vetturetta a buon mercato tipo Ford.

Peugeot intenderebbe produrre anch'esso, in gran serie, una vettura a quattro posti di prezzo minimo. *Citroën*, ugualmente, pensa a lanciare vetturette a bassissimo prezzo.

Citiamo queste notizie, perchè è sempre bene poter valutare la concorrenza: ma l'Italia non è seconda a nessuna nazione in fatto di produzione automobilistica, e saprà senza dubbio tener alto il suo prestigio, specialmente se sarà presto superato l'attuale doloroso periodo di scarsa produzione, che ha alimentato soltanto il traffico privato delle automobili, portandole a prezzi incredibili. Ma in fatto di concorrenza, non è privo di significato il fatto che la Francia ha fissato i diritti di dogana in fr. 70 ogni 100 di valore per le macchine di peso inferiore a 2500 kg. (Vedi per maggiori notizie a pagina 496). È un provvedimento impressionante che forse avrà carattere soltanto transitorio. Intanto esso sopprime quasi completamente la circolazione internazionale, con danni per il turismo ben evidenti, e che saranno veramente eccezionali nei prossimi anni, allorchè l'automobilismo avrà ripreso rinnovato vigore. Chi non sente che è impossibile di pretendere il deposito di più dei 2/3 del valore della macchina, magari per una semplice escursione oltre frontiera?

Gli autocarri americani e la pubblicità.

Nel 1914 si fabbricarono negli Stati Uniti 25.375 autoveicoli industriali; nel 1918 la produzione superò i 250.000.

Parallelamente è interessante osservare — dice la rivista torinese *Auto-Aero* — la pubblicità eseguita esclusivamente per tale produzione. La seguente tabella pubblicata dal *Litterary Digest* ne dà il volume:

1914	linee (corpo 6)	N.	69.732
1915	»	»	74.276
1916	»	»	184.944
1917	»	»	277.459

È oltremodo significativo questo aumento vertiginoso della pubblicità, quando si pensi che i fabbricanti avevano in quegli anni tutta la loro produzione impegnata per forniture governative. Era pubblicità per il futuro, di cui ora raccolgono già i frutti.

Quando si pensi che esistono attualmente circa 500.000 autocarri negli Stati Uniti, risulta evidente quale campo immenso abbiano ancora laggiù le industrie automobilistiche. Alcuni fabbricanti vendono il 60% della loro produzione di autocarri ad aziende agricole, e questa vendita cospicua è stata prodotta pressochè esclusivamente dalla pubblicità, la quale fece un lavoro missionario, suggerendo utilizzazioni nuove, dimostrando dati e fatti, spiegando, persuadendo.

Nel 1914 esistevano negli Stati Uniti 312 Ditte dedicantisi alla fabbricazione degli autocarri. Nel '16 il loro numero era salito a 355; indi a 383 nel '17; ma nel '18 non ne rimanevano che 296. Come si spiega ciò? Quando nell'autunno 1914 cominciarono dall'Europa a piovere le prime grosse ordinazioni, avvenne quello che si può immaginare: nuove fabbriche spuntarono come i funghi, altre trasformarono le loro lavorazioni.

Inesperienza tecnica e commerciale, metodi irrazionali, macchinari inadeguati, mancanza di maestranze, tutto ciò pesò su di una parte dei nuovi accorsi alla caccia dell'oro europeo, e la inevitabile selezione dovette compiersi. Ora uno studioso della pubblicità ha osservato che fra i caduti sono i nomi di Case le cui pubblicità era deplorevolmente mal eseguita. Alcune lasciavano pubblicare per mesi e anni sempre gli stessi annunci stantii; altre pubblicavano pesanti descrizioni in linguaggio tecnico; altre arrischiavano reboanti magnificazioni di qualità e requisiti che i loro prodotti erano ben lungi dal possedere.

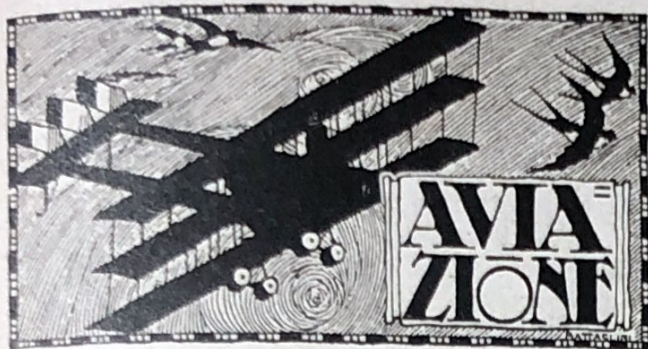
Morale: la pubblicità mal fatta costa più cara delle tariffe d'inserzioni: costa la prosperità o l'esistenza stessa dell'azienda. La pubblicità *buona* è uno dei grandi mezzi di successo.

Verniciatura della carrozzeria.

Gli americani hanno lanciato delle carrozzerie smaltate a fuoco, ed i risultati sono buoni, anche perchè lo smalto è più resistente della vernice. Pare che questo metodo vada diffondendosi da noi.

La verniciatura di una carrozzeria di gran lusso con gli antichi sistemi richiede un gran lavoro e molto tempo; si applicano in certi casi trenta strati successivi di vernice, facendo seguire ciascuno dalla pomiciatura a mano.

Per le vetture modeste sono sufficienti cinque o sei strati, e qualche volta meno; s'intende che la vernice è meno rilucente, ma il prezzo della carrozzeria è sensibilmente minore. Tuttavia il nuovo sistema di smalto a fuoco è più conveniente sotto vari aspetti, e se ne prevede una grande diffusione. In Italia la *Fiat* è un esempio cospicuo di adozione del nuovo sistema.

NOTIZIE ED ECHI

Idee e notizie inglesi.

Il generale Seely, direttore dell'aviazione inglese, ha detto alla Camera dei Comuni che è in costruzione un aeroplano il quale potrà portare 10 tonnellate di carico, oppure un numero di passeggeri del peso equivalente. Qualche tempo addietro, per dimostrare la possibilità di trasportare oggetti pesanti, un Handley-Page britannico volò avendo a bordo un pianoforte verticale.

Intanto, parecchi ufficiali inglesi si sono recati in Africa allo scopo di predisporre il necessario ai viaggi di studio per la raccolta dei dati occorrenti a stabilire la linea aerea Cairo-Città del Capo. Si tratta di percorrere 5300 miglia, cioè circa 8500 chilometri, nell'ignoto. Sarà una escursione più interessante della traversata dell'Atlantico. Si dovranno mandare innanzi pionieri a stabilire depositi di rifornimenti e di vettovaglie e siccome si seguirà il corso del Nilo, si sta discutendo se non sia il caso di usare grandi idroplani, sebbene per alcune centinaia di miglia le rapide e le cascate formino ostacoli ancora più serii e pericolosi.

Per quanto riguarda il trasporto dei carichi pesanti, è ovvio che gli apparecchi aerei non potranno mai competere regolarmente e dal punto di vista economico con le ferrovie, le navi, gli autocarri; tuttavia si prevedono molti casi nei quali converrà servirsene nonostante l'alto prezzo. Così, ad esempio, i grandi negozianti di mode inglesi e francesi pensano di stabilire dei servizi di trasporti aerei quotidiani, perchè le signore britanniche ricevano rapidamente le ultime novità in fatto di vesti e cappelli, e gli elegantoni abbiano al più presto il *dernier cri* della moda in fatto di abiti, guanti, cravatte e via dicendo. Siccome fa appello alla vanità umana, questo servizio sarà forse redditizio: ogni signora, indossando una *tea-gown* al *five o' clock* di una amica, vorrà dire di averla ricevuta poche ore prima per via aerea.

Più volte è stato ripetuto che l'impiego del velivolo per il servizio postale abbrevierà considerevolmente il tempo necessario al trasporto delle lettere. Ma le applicazioni pratiche saranno molto varie. Per le spedizioni oltre oceano — scrive « Energeia » — i piroscafi in navigazione saranno raggiunti, un giorno dopo la loro partenza, da idroplani postali, che consegneranno ad essi dei sacchi di corrispondenza. Analogamente, arrivati a 700-800 chilometri dal porto di scalo, essi vi spediranno la posta con un anticipo di quasi un giorno, mediante gli idroplani, che avranno a bordo. Già una compagnia di navigazione americana, realizzando il vantaggio di guadagnar tempo nel trasporto transoceanico della corrispondenza epistolare, ha comperato a tale scopo alcuni esemplari dei velivoli « Christmas Bullet » che filano 290 chilometri l'ora. L'esercito inglese ha stabilito, nello scorso marzo, un servizio postale fra Londra e Colonia, dove le lettere arrivano così in dieci ore; mentre avviate con i mezzi ordinari, treno, nave, poi di nuovo treno, impiegano cinque giorni. I corrieri di gabinetto britannici fanno abitualmente a volo il trasporto della valigia diplomatica fra Parigi e Londra e viceversa: talvolta in 110 minuti, cioè alla velocità di 300 chilometri l'ora!

Il velivolo presenta numerosi vantaggi per il trasporto di passeggeri, purchè il percorso non sia inferiore a 150 chilometri ed ogni tappa non superi 1500 chilometri. Nel primo caso, il tempo necessario per recarsi all'aerodromo di partenza, prendere il volo, atterrare all'aerodromo di arrivo e da questo andare in città, può molto spesso eliminare il vantaggio della velocità superiore. Bisognerebbe che le stazioni di partenza ed arrivo fossero nel centro degli abitati, cosa da escludere per ovvie ragioni. Nelle attuali condizioni i tecnici americani e britannici credono che il trasporto aereo sopra terra cominci a presentare i suoi vantaggi per distanze maggiori di 350 chilometri. Questi vantaggi sono decisamente superiori quando si tratti di valicare catene di monti o superare specchi acquei di non grande estensione, e congiungere località separate da zone desertiche.

Posta aerea.

Si è iniziato felicemente il primo esperimento postale aereo Trapani-Pantelleria e ritorno. La doppia tratta di oltre 150 miglia complessive è stata coperta in ore 2,30.

Apparecchi minuscoli.

Il cessare, o quasi, delle ordinazioni dei Ministeri della Guerra e della Marina, in qualche Stato ha fatto nascere progetti di

apparecchi minuscoli di uso privato. In Inghilterra la Blackburn Aeroplane Co. ha un monoplano biposto che offre a 8800 lire in oro; motore di 45 HP capace di 150 km. orari, con un consumo di 16 litri di essenza all'ora.

In America il « Martin » costerà circa lire 10.000. È un biplano largo solo m. 5.40, pesante 170 kg., motore 40 HP, velocità km. 160 che potrà ridursi a 40, cosa molto importante per approdare.

La buona camera d'albergo.

Quasi sempre il primo colpo d'occhio del viaggiatore che entra in una camera d'albergo è decisivo. E fino a qualche anno fa occorre pur dire che il giudizio rapidamente formulato dal turista in base a tale prima impressione non era lusinghiero per il buon gusto dell'albergatore.

Troppi mobili, troppa tappezzeria, troppo lusso, o, per dir meglio, troppo falso lusso e, per contro, poca igiene e pochissimo *comfort*. Mal tenuto il comune w. c., raro il gabinetto da toeletta come parte integrante della camera, scarsa l'acqua fredda, introvabile quella calda.

L'opera di educazione ininterrottamente svolta dal Touring e l'esempio fecondo degli albergatori più intelligenti e più pronti a percepire i bisogni e le pretese del turista moderno hanno rapidamente modificato tutto ciò: specialmente negli stabilimenti di lusso. Citeremo il grande padiglione del Touring all'Esposizione di Milano del 1906, dedicato completamente alle camere d'albergo: una ricca pubblicazione raccolse i risultati ottenuti. Due anni dopo il T. indisse un concorso a premio per progetti d'alberghi, piccoli e medi, e i frutti furono pure riassunti in una bella pubblicazione. Nell'11, all'Esposizione di Torino, il Sodalizio eresse addirittura un albergo-modello di tipo alpino, che fu ammiratissimo. Ad onta di questi sforzi gli alberghi di provincia, specie i piccoli, sono ancora al periodo medioevale. E talvolta bisognerebbe parlare di... preistoria!

Quale sia il lavoro da svolgere per rendere anzitutto abitabili e quindi modestamente comodi ed igienici i piccoli alberghi ognuno intravede; lavoro assiduo per il quale non sarà di troppo se alle iniziative generali del Touring, che non può attingere il caso singolo, si aggiungerà l'opera del turista fatta a volta a volta di consiglio benevolo, di suggerimento, di persuasione, o di ferma protesta.

* *

In Francia le cose non vanno, per i piccoli alberghi, in maniera molto diversa. Notevoli progressi però sono stati fatti grazie al lavoro di riorganizzazione intrapreso dal Touring Club francese per cui non ha più valore di verità il detto, comune ancora or non sono molti anni, che « in Francia si può mangiar bene dappertutto, ma non si può dormire bene in nessun luogo ».

Ci sembra perciò che i principî banditi dal T. C. F. per l'arredamento delle camere di albergo ed ai quali si deve il sorgere di piccoli alberghi lindi e graziosi dove il turista trova, con semplicità, il benessere atteso, meritino, anche se contengano cose che il nostro Sodalizio ha chiaramente e ripetutamente detto, di essere ricordati; e noi li riassumiamo dalla esposizione che a suo tempo ne fece uno dei membri dell'Associazione francese, E. Lantz.

La camera d'albergo, egli dice, dev'essere arredata in maniera semplice e deve contenere un numero di mobili relativamente ristretto. La tendenza a utilizzare gli armadi a muro nelle anticamere merita incoraggiamento. Se lo spazio di cui si dispone è sufficiente, vi sarà sempre interesse, senza diminuire la cubatura utile, di costituire una piccola entrata che permetta di appendere gli abiti e di spolverarli.

In via generale è consigliabile la soppressione dell'antico lavabo con lavamani e brocche nella camera e l'adozione del gabinetto di toeletta, per quanto minuscolo, attiguo ma indipendente.

Nelle camere, liberate dalle *toilette*, pavimenti di legno, di ceramica o tappeto a secondo della regione e della classe; ai muri tinta a vernice nelle camere modeste, carta chiara e cambiata di frequente in quelle di lusso; alle finestre la semplice cortina da vetro facile a lavare, per le prime, la tenda di tela o cretonne lavabile anch'essa, per la classe superiore, senza guarnizioni pesanti e complicate.

Il letto ha una parte preponderante nell'arredamento; esso è da consigliarsi in ot-

tone con rete metallica per i piccoli alberghi, in ottone o in legno negli alberghi meno modesti. In entrambi, semplice e netto, il piumino americano in cretonne lavabile o in stoffa facile a cambiare alla più piccola macchia; il copriletto lindo in tela bianca o in cretonne assortita alle tende.

Come mobilio si propone il mantenimento del comò generalmente soppresso a torto; l'armadio a specchi può evitarsi se esistono armadi a muro; se si mantiene bisogna aver cura di guarnirlo di carta bianca da cambiarsi, per misura igienica, ad ogni partenza. Il resto dell'arredamento sarà dato da una o due poltrone, secondo la natura della camera, guarnite di stoffa, esclusi i velluti che assorbono troppa polvere, da una o due sedie, da un tavolino da notte, un tavolo ed una *coiffeuse;* questi mobili potranno ricoprirsi con un vetro riposante sullo stesso legno o separati da esso mediante una stoffa chiara. Ciò assicura una rapida pulizia ed evita i segni indelebili che sul legno lasciano alcuni oggetti.

Per il gabinetto si propone come minimum un lavabo ad acqua corrente calda e fredda, munito di una mensola in vetro e di uno specchio. Il lavabo semplice o doppio aumenterà di dimensioni a seconda dell'importanza dell'albergo; l'aggiunta di una bagnarola con la sua rubinetteria ben nichelata segnerà ancora un gradino verso il *comfort* completo che richiede un w. c. particolare chiuso, in un locale isolato o no; e ancora, a seconda del posto di cui si dispone, una doccia, un *bidet* ad acqua corrente, ecc. Come mobilio un tavolino in legno unito, una sedia o poltrona di vimini, e un cesto per la biancheria sudicia. Qualunque sia il modello del gabinetto, mattonelle di maiolica, tappeto di sughero (e non di stoffa perchè si consuma facilmente e non è molto pulito), davanti alla *toilette* e alla bagnarola, vernice al muro, tendine semplici da vetro alle finestre.

La conclusione di questi rapidi ed incompleti accenni ad una questione complessa può riassumersi in un voto: che gli albergatori, scartando di più in più ogni idea di lusso, facciano convergere i loro sforzi alla ricerca dell'igiene e dei comodi ed arrivino così, progressivamente, alla realizzazione della buona camera e quindi del buon albergo. Di quella casa, cioè, che senza lusso ma con pulizia rappresenta per ogni viaggiatore la somma delle installazioni igieniche alle quali egli ha diritto durante un soggiorno, sia esso lungo o breve.

L'industria delle conserve di frutta.

È un'industria che in Italia comincia ora a muovere i primi passi e che molto cammino deve perciò ancora percorrere per attingere lo sviluppo raggiunto negli altri paesi d'Europa. Ma è un'industria cui le condizioni favorevoli del territorio italiano dovrebbero riservare il più largo avvenire.

Non è possibile dire precisamente quanta frutta fresca produca l'Italia poichè alle cifre delle frutta esportate bisognerebbe aggiungere le cifre delle frutta consumate in paese, e queste non si conoscono. Tuttavia può affermarsi che la frutticoltura razionale, fatte le debite eccezioni, è ignota al contadino italiano, il quale rivolge ben poca attenzione alle piante fruttifere, che lascia crescere nei campi a loro capriccio, senza curarsi affatto di migliorarne e di intensificarne il prodotto.

* *

Altra ragione dello scarso sviluppo che ha presso di noi l'industria delle conserve e delle gelatine di frutta deve ricercarsi nella scarsa considerazione fin qui loro accordata nel nostro regime alimentare.

L'uso poteva dirsi limitato alle mense dei ricchi e le poche marmellate che si consumavano erano, sino a qualche tempo fa, quasi tutte di provenienza straniera, anche se spesso fabbricate con frutta esportata dall'Italia. Ciò contrariamente a quanto accade negli altri paesi ove le frutta in conserva e in marmellata costituiscono uno degli alimenti più comuni e dànno largo margine di guadagno ad un traffico fiorente.

Inghilterra, Francia, Germania, Austria, Svizzera, benchè in condizioni di clima meno favorite, hanno imprese che non solo soddisfano alle ingenti richieste dei mercati nazionali, ma che largamente provvedono anche a quelle dei mercati esteri. L'America trae guadagni enormi dall'industria delle conserve ed offre, con i frutteti della California, esempi magnifici di frutticultura industriale. Gli Stati Uniti possono attualmente considerarsi non soltanto i più gran-

di produttori ma altresì i più grandi consumatori di conserve alimentari. Per le sole frutta i prodotti lavorati nel corso del 1914 rappresentavano i seguenti valori in dollari: pesche, 9.585.773; ananas, 5.642.250; pere 3.853.700; albicocche, 3.060.626; mele, 2.392.289; ciliege, 1.628.975; lamponi, 1.137 mila 207. Se dalle frutta si passa ai legumi le cifre aumentano ancora: pomidoro, 25 milioni 532.217; piselli, 15.089.047; mais, 13 milioni 923.057; fagiuoli sbucciati, 11.535 mila 047; fagiolini, 3.060.330; asparagi, 2 milioni 790.817.

La fabbricazione delle conserve è diventata negli Stati Uniti un'industria speciale. Occupa un posto a sè, esige la produzione di appositi raccolti, perfetti dal punto di vista della maturazione, ed un macchinario completo per le singole operazioni.

Per ottenere conserve di primo ordine è indispensabile usare esclusivamente materie di primissima scelta. Ciò ha tale importanza che la maggior parte dei fabbricanti di conserve coltivano essi stessi le loro frutta e i loro legumi per essere ben certi che questi e quelle posseggano le qualità volute. Nei contratti per fornitura è sempre specificato che la raccolta deve essere fatta sotto la direzione delle fabbriche, poste quasi sempre sui luoghi di produzione od a brevissima distanza, poichè occorre che frutta e legumi vengano lavorate prima che abbiano potuto subire deterioramenti.

Di tutte le frutta poste in conserva le pesche occupano il primo posto, sia per la quantità, sia per il valore. Il raccolto delle prugne della costa del Pacifico, che ammonta annualmente a circa 250 milioni di libbre, è in gran parte esportato. Enorme quantità di composte e gelatine di quasi tutte le varietà vengono ugualmente preparate, sole o combinate, secondo i gusti dei clienti.

* *

Se il commercio della frutta lavorata prenderà sviluppo in Italia, grandi benefici potranno ricavarne i nostri campi, per i quali vale l'osservazione fatta da Parmentier, che i paesi non sono veramente ricchi se non raggiungendo varietà nella produzione. Ma altresì le industrie ausiliarie e in special modo la vetraria e quella delle scatole di latta.

Largo giovamento potrebbe altresì ritrarne l'industria ceramica. Una infatti delle più importanti società italiane di frutta conservate, la Ligure-Lombarda, ha pensato di sostituire al vasetto di vetro, comune e insignificante, il vasetto di terracotta, inspirato nella policromia decorativa ai nostri vecchi motivi regionali.

E l'innovazione ci sembra meritevole della più viva lode. Essa conferisce al prodotto un carattere di beltà che, anche a costo leggermente superiore, può essere determinante nella scelta del compratore, con vantaggio dei nostri fabbricanti e dei nostri ceramisti che il successo potrebbe non soltanto stimolare a sempre meglio riprodurre le forme e i motivi consueti, ma anche a trovarne di nuovi.

La pesca nelle provincie invase.

L'invasione nemica ha quasi totalmente rovinata la pesca nelle provincie invase. I comandi austriaci tentarono subito di assodare scrupolosamente la produttività delle acque e le reticenze delle persone cui fu rivolta l'inchiesta non fecero che acuire l'accanimento della ricerca e la conseguente distruzione del pesce. Gli impianti di piscicultura della Stazione di Belluno furono dapprima sminuiti con una apparenza di legalità, cioè pagando i prelevamenti, poscia furono saccheggiati senza ritegno dagli ufficiali. S'intende che i soldati seguivano l'esempio, pescando cogli esplosivi ovunque fosse possibile.

Dopo la liberazione i guai non sono cessati; e le provincie invase attendono che l'ordine sia ricondotto anche per salvare i piccoli residui del loro patrimonio piscicolo.

Consigli semplici.

Essi dicono cose a tutti note ma purtroppo ancora non da tutti applicate. Val perciò la pena di riportarli così come li trascrive, togliendoli dalle copertine degli opuscoli divulgati dall'Ufficio municipale d'Igiene di Torino, *L'Igiene e la vita*.

Il suolo. — Sul suolo stanno i germi di molte e gravi malattie; essi sono microscopici, cioè invisibili ad occhio nudo, e si dicono micròbi o batteri o microrganismi. Se quindi cade un pezzo di pane, di frutto o di altro alimento in terra, non si deve raccattare, nè mangiare; è oltremodo pericoloso pei bambini baloccarsi colla polvere delle strade, dei giardini, ecc., se hanno ferite alle mani ed ai piedi, appunto perchè contiene tali germi, fra i quali pericolosissimo quello

del tetano, dell'erisipela, della suppurazione, ecc. Non si sputi mai sul pavimento.

La casa. — Base della salute delle famiglie è la nettezza della casa; questa deve scegliersi bene asciutta, aereata e soleggiata; nelle stanze non si devono ammucchiare immondizie, rottami od oggetti inutili. La ventilazione deve farsi in modo che non si avverta alcun odore; la scopatura deve farsi previa inaffiatura del pavimento o con segatura umida; sui mobili non deve vedersi pulviscolo. La cucina e la latrina devono essere i locali più puliti della casa. Indice di poca nettezza sono le mosche; la nettezza quindi ha anche il vantaggio di non chiamare in casa codesti insetti che, dopo essersi posati su oggetti immondi e infetti, possono deporli sulle nostre persone o sui cibi.

L'aria. — Anche l'aria può contenere germi pericolosissimi; non si deve perciò, senza necessità, sollevare pulviscolo per non respirarlo. L'aria è tanto più pura e salubre quanto più lontana dall'abitato; e quindi l'aria nei giardini è più pura che in casa; in campagna è più pura che nei giardini; sui monti e sul mare è più pura che in campagna.

La persona. — Nella nettezza corporale sta la base della salute della persona; si deve quindi, fin da bambini, abituarsi alle lavature frequenti e generali (bagni): la faccia, il collo, le orecchie devono lavarsi ogni mattino; le mani si devono lavare quante volte nel giorno si insudiciano, e sempre prima di mangiare; le unghie devono essere sempre corte e pulite. I capelli devono sempre essere corti; non si deve lasciar crescere la cosidetta crosta lattea sulla testa dei bambini; i denti si devono nettare, almeno una volta al giorno, con uno spazzolino; non si devono forare gli orecchi delle bambine per evitare possibili infezioni o deturpamenti.

Le vestimenta. — La biancheria che sta a contatto colla pelle deve esser sempre pulita; le vestimenta non devono stringer troppo le diverse parti del corpo, nè impedirne la naturale traspirazione; il busto deve essere ridotto alla funzione di una cintura da non stringere soverchiamente; gli abiti di lana, di conveniente spessore, servono tanto d'inverno quanto d'estate; essi sono indispensabili per chi deve esporsi alle correnti d'aria dopo aver sudato; il collo deve essere libero; le scarpe comode, coi tacchi bassi; le gonne corte, senza strascico.

I cibi. — I cibi debbono essere semplici; non si debbono mangiare cibi crudi, se non si sia sicuri della loro provenienza; si devono rifiutare i funghi che non sieno ben conosciuti per mangereccì; l'acqua che scorre scoperta (fiumi, rigagnoli, canali, ecc.) non deve mai essere bevuta; le acque di altra provenienza devono bersi bollite o filtrate, se non vi sia certezza della loro purezza; il latte deve bersi sempre bollito; del vino non si deve far uso da bambini e si deve usarne modicamente da ragazzi; da adulti non si deve berne più di mezzo litro per pasto, diluito con acqua. È meglio alzarsi da tavola con appetito che satolli; meglio tre o quattro pasti leggeri al giorno che una o due scorpacciate. Non si deve leggere o studiare durante i pasti; dopo i pasti si deve passeggiare alquanto prima di rimettersi al lavoro.

III Concorso fotografico S. U. S. A. T.

La Sezione Universitaria della Società Alpinisti Trentini (Trento) ha bandito un concorso per illustrare fotograficamente il Trentino e l'Alto Adige a complemento d'una iniziativa sorta già fin dal 1911. Il concorso è esteso a tutti, e comprende, oltre alla fotografia paesistica, l'illustrazione propriamente di guerra, che illustri i vari settori del fronte dallo Stelvio al Passo di M. Croce Comelico. I documenti storico-fotografici riguardanti la guerra avranno una particolare importanza. Il concorso scade per il Natale 1919.

I nomi delle vie.

La tendenza a mutare e rimutare i nomi delle vie cittadine assume proporzioni allarmanti. Si capisce come l'enorme epopea che abbiamo vissuta fornisca nomi e nomi degni di ricordo imperituro e dei più begli onori: ma il ricordo recente tende spesso ad annullare senza ragione il ricordo più antico. Nomi pieni della poesia d'un mondo tramontato, nomi che serbano memorie cittadine care e curiose sono cancellati senza pietà. Non v'è motivo perchè sia così: con un po' di buona volontà, e con l'estendersi delle nostre città, c'è sempre modo di far posto alla memoria nuova accanto all'antica.

Diceva di recente benissimo un giornale bolognese a proposito dei nuovi nomi di vie della sua città:

« La nomenclatura stradale delle vecchie città è come una pagina della loro storia; nè coloro che si sono sacrificati coscientemente avrebbero voluto che essa fosse, in qualunque modo, cancellata perchè fu per il concetto più ideale della patria che essi si sono spenti. Onorare la loro memoria e così ricordare i luoghi delle loro battaglie o del loro martirio, si deve; ma non si raggiunge l'intento, portando via a Bologna dei nomi come le Clavature, la Cavaliera, la Barbaziana, la Pietrafitta, il Battisasso, il Poggiale, ecc. nomi cari, pittoreschi, alcuni significativi, in cui si completa la struttura spirituale della città che rimarrà bella soltanto che non la si voglia trasformare ancor di più.... ».

Per questo ci sembra da segnalare un esempio che è, addirittura, opposto. A Piacenza — rileviamo dal *Bollettino Storico Piacentino* — si pensa persino a ridare a vecchie strade, ribattezzate con nuovi nomi, la loro denominazione storica precedente.

È stata eletta nella città emiliana una Commissione comunale, incaricata « della nuova denominazione di alcune strade della città »: incarico che, per il richiamo a un ordine del giorno votato dal Consiglio Comunale, doveva esser più precisamente quello di proporre, sia per vie già esistenti, che per vie di prossima costruzione, nuove denominazioni che fossero specialmente legate al ricordo dei recenti gloriosi avvenimenti. Ma la Commissione, pur ammettendo che nuovi nomi siano dati a nuove vie o a vie così ampliate e trasformate da perdere la loro originaria struttura e che tali nomi possano per eccezione essere suggeriti dalla nostra vittoriosa campagna di guerra anzichè scelti fra quelli che si connettono a memorie, ad avvenimenti e a uomini locali, ha espresso l'avviso che nessun nuovo nome debba essere dato alle vecchie vie. Ha colto anzi l'occasione per esprimere, nell'ordine del giorno da essa votato, l'augurio che per molte vie si torni alla vecchia denominazione, sempre più caratteristica e significativa di quella che in tempi recenti le è stata malauguratamente sostituita con criteri falsamente patriottici, per non dire gretti e settari. Esemplificando: l'antica via Crosa resti pure Via Cavour o Via Milano, dato che un piacentino di cinquant'anni fa più non la riconoscerebbe, e la via Benedettine, quando sarà ampliata e modificata e prolungata fino al Viale Risorgimento, diventi pure via Trento o via Trieste, ma la via XX Settembre torni ad essere *Strada Diritta* e il corso Garibaldi il *Guasto*.

E la Giunta Comunale, accogliendo il responso e il voto della suddetta Commissione, ha deliberato di dare alla stessa un incarico più largo: quello cioè di rivedere, in certo modo, le denominazioni in tutte le vie e piazze piacentine e di suggerire quelle modificazioni che fossero in armonia coi criteri sopra esposti.

L'attività della "Pro Montibus".

La relazione sul triennio '15-18 di questa Società si diffonde fra l'altro sulle Feste degli alberi, che nel periodo 1916-18 furono ben 1592; dà notizia di un progetto di legge riguardante il Parco Nazionale d'Abruzzo — di cui ampiamente trattammo in questa Rivista nei numeri di novembre e dicembre 1918 — redatto dalla benemerita Associazione e consegnato ai Ministri d'Agricoltura e della Pubblica Istruzione, di cui si ritiene non lontana la presentazione in seno al Parlamento; presenta il *Giornale d'Italia forestale*, supplemento quindicinale del « Giornale d'Italia agricolo », che ha iniziato le sue pubblicazioni nel gennaio 1919, come l'organo sorto in difesa degli interessi della montagna e delle foreste d'Italia ad un tempo.

La foresta demaniale di Montona in Istria.

La rivista « L'Alpe » dà interessanti notizie di questa foresta. Essa è situata nel cuore dell'Istria, nella media valle del fiume Quieto, ai piedi del colle su cui è Montona.

Ha una storia che ne attesta l'importanza, specialmente al tempo della dominazione veneta.

« La foresta di Montona comprende 1325 ettari di cui 1157 boscati, e sorge sul terreno piano, di natura prettamente alluvionale.

« La valle inferiore del fiume Quieto è ora coperta di tristi paludi quasi ininterrotte, su una superficie di circa 1450 ettari. Per il sovrapporsi dei depositi alluvionali, il letto del fiume è sopraelevato rispetto al mare, cosicchè le acque, non trovando sfogo, con impressionante frequenza allagano la foresta ed i terreni circostanti.

« La mitezza del clima, peculiare al caldo *Castanetum*, la copia delle precipitazioni, la ricchezza e la profondità del terreno sono altrettanti fattori che favoriscono lo sviluppo delle grandi ed esigenti specie latifoglie. È quindi naturale che le specie dominanti nella foresta siano la quercia peduncolata, l'olmo ed il frassino maggiore. E, precisamente, su tutta la superficie boscata le quercie formano l'80%, gli olmi ed i frassini il 18%; il restante 2% è formato da varie latifoglie secondarie: acero campestre, carpino nero, ontano e sottobosco di noccioli, ramnacee, rosacee, ecc.

« La quercia farnia, regina della foresta, raggiunge belle dimensioni: a 100 anni in media 75 cm. di diametro e 16 m. d'altezza.

« L'olmo, subordinato come proporzione numerica, supera la quercia in rapidità di accrescimento e in longevità: a 100 anni raggiunge l'altezza media di 18 m. Per il frassino, la stazione è addirittura ideale, perciò esso vi cresce splendidamente, con fusti diritti e slanciati. Questa specie preziosa merita di essere ulteriormente diffusa, ed infatti, in questi ultimi anni, sono state prese misure colturali atte allo scopo.

« Tutta la foresta è ad alto fusto, a rinnovazione naturale mediante tagli successivi. Solo eccezionalmente si è praticato qualche taglio saltuario, per ricavare assortimenti speciali per gli arsenali di Pola e di Trieste.

« Da questi brevi cenni si potrebbe arguire che la foresta di Montona, quale grande fustaia di quercia in pianura, rappresentasse un prezioso tesoro silvano, come sono i celebri querceti di Francia. Ma varie cause concorrono a rendere il quadro assai meno bello.

« Anzitutto si deve considerare il grave fenomeno, dianzi accennato, delle innondazioni. Il loro danno è duplice, poichè l'impaludamento del terreno fa soffrire le quercie, le cui radici marciscono determinando il disseccamento della cima, ed inoltre impedisce la lavorazione e l'esbosco dei prodotti legnosi.

« Un'altra condizione sfavorevole della foresta è la sua ubicazione. La viabilità è, a dire il vero, discreta, essendo la foresta percorsa da circa 7 km. di strade boschive e 14 km. di strade pubbliche, che fanno capo alle strade distrettuali Buie-Pisino, Portole-Montona-Visinada, Grisignana-Castagna Piemonte-Sovignacco; ma tutte queste strade attraversanti regioni montuose hanno fortissime pendenze e non fanno capo a centri importanti di smercio. La più prossima stazione della ferrovia ordinaria è quella di Pisino, sulla linea Pola-Trieste: essa dista dalla foresta più di 24 km., percorsi da una strada tutta curve e dislivelli. Nel bel mezzo della foresta, a Levade, vi è una stazione della ferrovia a scartamento ridotto Parenzo- Trieste; ma, almeno nelle attuali condizioni della linea e del materiale rotabile, essa non si può considerare come mezzo conveniente di trasporto per i prodotti della foresta.

« La grande via di sbocco della foresta dovrebbe essere, come era in passato, il fiume Quieto. Ed infatti, a mezzo di battelli della portata di 300-400 q.li ancor oggi si trasporta legna e legname a Val di Torre, alla foce del fiume; ma la navigabilità del Quieto è tutt'altro che agevole e continua, dato il suo regime così disordinato.

« L'osservatore più superficiale giunge perciò alla conclusione che occorre impedire il grave fenomeno colpendolo alle origini; occorre cioè una sistemazione generale del bacino superiore del fiume Quieto. È strano che tale verità elementare non fosse apparsa ai sagaci veneziani: infatti tutti i loro studi e le loro cure si rivolsero al bonificamento della foresta e alla canalizzazione del fiume nel tratto inferiore, ma non riguardarono mai il bacino superiore. Tuttavia Venezia provvide almeno con energia e diligenza ad assolvere il campito prefissosi, mentre l'Austria fece poco o niente. A quanto consta, un progetto di sistemazione del bacino del Quieto era stato concretato in questi ultimi anni. Occorre riprenderlo nel più attento esame e attuare nel più breve tempo possibile i lavori ».

Riferendoci a quanto già dicemmo nel numero di marzo 1919 della Rivista sulla ricchezza forestale delle terre redente, insistiamo sulla necessità che un tanto patrimonio abbia quelle cure e quelle previdenze che lo rendano pari ai nostri bisogni.

Il turismo e il suo patrono.

Dal giorno che la fame e la sete, il calore e il gelo, l'amore e l'odio sferzarono gli uomini sulla terra selvaggia, addestrandoli alla caccia e alla guerra, sospingendoli dai torridi paesi del sole alle opache selve delle contrade temperate, o dalle regioni iperboree facendoli precipitare all'avida ricerca di sedi tiepide e feconde, si sentì il bisogno di invocare, auspice dell'incerta peregrinazione, l'arcana forza invisibile, dominatrice degli elementi perturbatori del cielo e della terra.

Per questa ragione i primitivi viandanti popolarono il mondo di Dei; numi immersi nel rapido gorgo dei fiumi, e ululanti nel rabbioso grido dei mari; che trasvolavano dalle cime dei monti alle valli irrigue, seco recando il soffio della tormenta, o il bacio del favonio; e che s'ascondevano nei luoghi orridi e nei più deliziosi giardini della natura per sorprendere il malcauto passeggero con lo spavento dell'insidia, e con l'incanto della seduzione.

Ma, dopo atterrate le selve per aprire la strada, percorse le terre, navigati i mari e superati i monti, sembrò all'uomo che il cielo toccasse troppo da presso questo minuscolo astro per essere abitato da spiriti misteriosi, despoti di quell'ira degli elementi che ormai egli affrontava a viso aperto. Quindi l'eterno viandante, anzichè fare scendere gli Dei sulla terra, preferì dare la scalata al cielo per popolarlo di uomini, simili a se stesso, ma che nel viaggio terreno si compor-

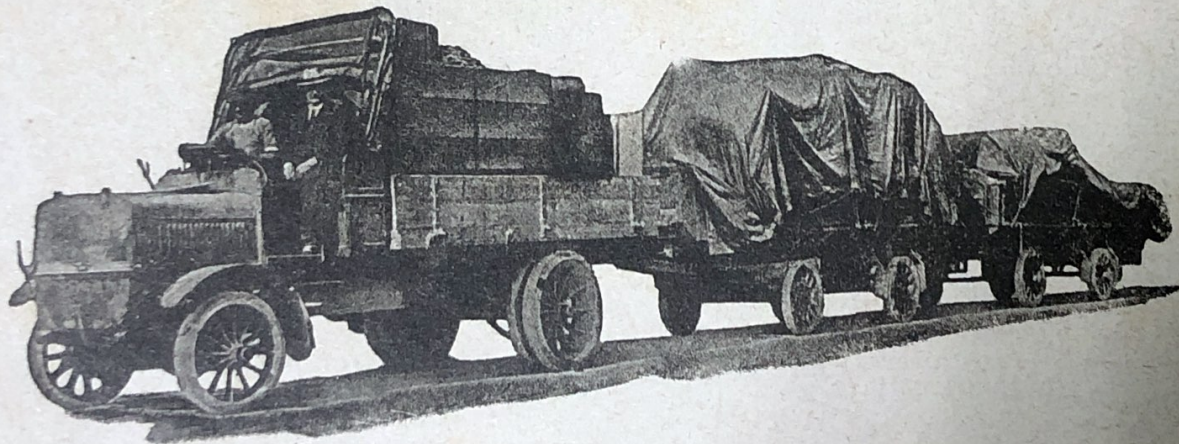
tarono valorosamente, e da prodi raggiunsero la meta.

Ora, l'eroe nato di donna mortale, glorioso protettore del turismo antico — rappresentato dalle turbe randagie dei pellegrini salmodianti lungo le strade maestre; dalle compagnie dei nostri audaci mercatanti, diretti alle grandi fiere della Sciampagna, del Brabante, della Borgogna, e dalle comitive dei *jongleurs*, rapsodi intreccianti di città in città i motivi di Provenza con la lirica della corte del Re Federico — il patrono del turismo d'allora, invocato auspice di tanti fortunosi viaggi, fu San Cristoforo, il gigante della Cananea, che oggi aspira a ritornare vigile custode di quanti affidano la vita al celere moto della macchina sulle vie della terra e del cielo.

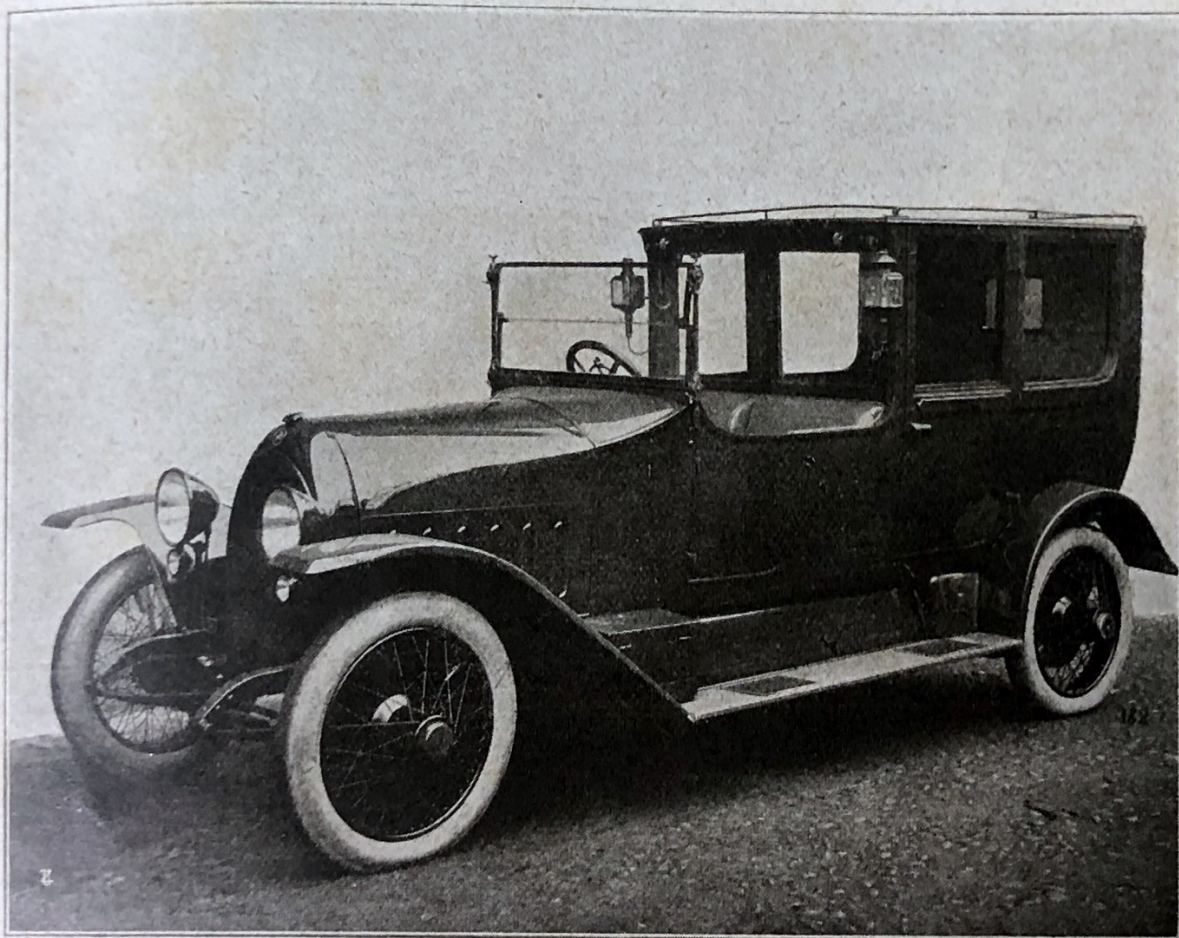
« Christophorum videas et post tutum eas! ». Era il sacro monito, lo scongiuro solenne, la pia invocazione medioevale, avanti di affrontare l'incertezza del viaggio. E invero, alla distanza di secoli, la devota leggenda del buon gigante che « fiorì come una rosa purpurea tra le spine dei Cananei » non ha perduto la sua primitiva fragranza.

Oggi dunque, scrive E. L. nella *Stampa Sportiva*, che San Cristoforo ritorna nella leggenda, nella poesia e nell'arte, oggi che al suo nome già si intitolano fiorenti sodalizi turistici col fine di ravvivarne il culto e porre sotto la sua taumaturga protezione tutti i viaggiatori e specialmente quelli esposti ai pericoli sportivi; oggi è bello augurare che il buon gigante, reduce dai tempi lontani, vigili per noi nei luoghi insidiosi delle universe vie: sulle ampie strade del mare come negli spazi conquistati al turbine e alla folgore... infine quaggiù dove noi, poveri pedoni di tutti i giorni, battiamo la nostra umile via, spesso spinosa, per il pane quotidiano.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

CAPITALE VERSATO L. 10.000 000

Il tipo più moderno di vettura da grande turismo, il tipo più perfetto del dopo guerra, è quello montato

su Chassis **SPA** *35-50 HP, con messa in marcia e completa illuminazione elettrica.*

Un fascicolo: UNA LIRA

Stab. G. Modiano & C. - Milano